NAFTA

Rocznik XV LUTY 1936 Zeszyt 2.

Międzyministerjalna Komisja dla spraw przemysłu naftowego

W dniach 21 i 22 stycznia b. r. obradowała we Lwowie Międzyministerjalna Komisja dla spraw przemysłu naftowego, pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Górniczo - Hutniczego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Czesława Pechego. W skład Komisji wchodzili pozatem:

Z Ministerstwa Przemysłu i Handlu — Zastępca Naczelnika Wydziału Nafty inż. Paweł Wrangel, Radca inż. H. Adamowicz i Radca inż. Cz. Jakóbkiewicz.

Z Ministerstwa Skarbu — Inspektor Karol Kolanowski.

Z Ministerstwa Komunikacji — Dyrektor Departamentu Handlowo - Taryfowego inż. Robert Ceceniowski, Naczelnik Wydziału Wiktor Michalski, Referent Wydziału taryf towarowych Stanisław Deptuła i Radca Eugenjusz Olechnowicz.

Z Ministerstwa Opieki Społecznej — Dyrektor Departamentu Pracy inż. Marjan Klott i Radca Bolesław Krogulski.

Z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych — Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Publicznego Wacław Żyborski.

Przybyli również — Prezes Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie inż. J. Mokry z Wiceprezesem inż. drem A. Markiewiczem, Naczelnik Wydziału Przemysłowego Województwa Lwowskiego inż. Józef Kasztelewicz, Naczelnicy Wydziałów II i IV lwowskiej Izby Skarbowej Henryk Weinerth i Tomasz Siber.

Lwowska Izba Przemysłowo - Handlowa reprezentowana była przez Prezesa dra M. Szarskiego i Wicedyrektora F. Wachtla.

Przemysł naftowy wziął udział w obradach przez następujące organizacje — Krajowe Towarzystwo Naftowe, „Pionier", Polski Eksport Naftowy, Zjednoczenie Średnich i Małych Małopolskich Rafineryj Olejów Mineralnych, Związek Polskich Producentów i Rafinerów Olejów Mineralnych i Związek Polskich Przemysłowców Naftowych. Organizacje te reprezentowały ich Prezydja.

Porządek dzienny obejmował następujące referaty:

1. Inż. Damian Wandycz — dyrektor Polskiego Eksportu Naftowego: Ogólna sytuacja przemysłu naftowego.

2. Józef Szlemiński — dyrektor Związku Polskich Przemysłowców Naftowych: Kopalnictwo naftowe i jego problemy.

3. Dr Ignacy Wygard — dyrektor S. A. „Pionier": Zagadnienia poszukiwawcze.

4. Dr Stanisław Schaetzel — dyrektor Krajowego Towarzystwa Naftowego: Zagadnienia fiskalne przemysłu naftowego.

5. Inż. Stanisław Zarzecki — dyrektor Związku Polskich Producentów i Rafinerów

Olejów Mineralnych: Problemy taryf i przewozów kolejowych.

6. Dr Tadeusz Mikucki — wicedyrektor Krajowego Towarzystwa Naftowego: Kwestje socjalne.

Obrady Komisji rozpoczęły się dnia 21-go stycznia b. r. o godzinie 9.30 w Izbie Przemysłowo - Handlowej we Lwowie. Posiedzenie otworzył i zagaił przewodniczący Komisji Dyrektor Departamentu Czesław Peche, poczem wygłosili referaty:

Inż. Damian Wandycz

Uwagi o sytuacji ogólnej przemysłu naftowego

W latach ostatnich zwracał się przemysł naftowy wielokrotnie do Rządu z prośbą o bliższe zainteresowanie się stanem tego przemysłu w Polsce, o zbadanie jego sytuacji, przyczem posuwał swoją gotowość do jaknajbardziej szczegółowego przedstawienia stanu interesów swoich przedsiębiorstw na tle cyfr kalkulacyjnych poszczególnych gałęzi tegoż przemysłu.

Jeżeli uświadomimy sobie, że przemysł jako taki bardzo niechętnie podporządkowuje się jakiejkolwiek kontroli, że uznaje jedynie kontrolę życia, będącą równocześnie automatycznym regulatorem stosunków przemysłowych, — to musimy uznać dopominanie się o tę kontrolę za objaw wysoce charakterystyczny i symptomatyczny. Jest on bowiem dowodem, że ogół przemysłowców naftowych, świadom tego, że ponosi odpowiedzialność za istnienie lub zagładę tej tak niezmiernie ważnej dla gospodarki państwowej gałęzi przemysłu, uważa stan obecny za niepokojący i wymagający szczegółowego rozważenia przez miarodajne czynniki. Toteż przyjazd Komisji Międzyministerjalnej do Lwowa, celem zbadania stosunków w przemyśle naftowym, powitany został z żywem zadowoleniem.

Nie chodzi tu wyłącznie o przedstawienie większych lub mniejszych bolączek dnia codziennego, mimo, że są one bardzo ważne i domagają się załatwienia. Sprawy muszą być ujęte głębiej. Rząd w swoich planach i ogólnej polityce gospodarczej wkraczać musi często i dotykać poszczególnych gałęzi przemysłu, a zatem i przemysłu naftowego, — jest tedy rzeczą niezbędną szczegółowa znajomość wśród wszystkich czynników, kierujących naszem życiem gospodarczem, obecnego stanu przemysłu naftowego, jego struktury, budowy i odrębności, odróżniających go od innych przemysłów. Ważna jest zarówno znajomość na podstawie analizy stanu w danym momencie, jak również wyczucie dynamiki życia naftowego i zdanie sobie sprawy z konsekwencyj posunięć i zarządzeń, na tej płaszczyźnie podejmowanych.

Właściwe oświetlenie konstrukcji naszego przemysłu naftowego i jego problemów jest ciągle aktualne, bo — musimy to otwarcie powiedzieć — przemysł naftowy ma „złą prasę", — a co gorsze, opinja publiczna ma o nim zgoła fałszywe wyobrażenie. Nafta w opinji zbiorowej jest wciąż tym przemysłem, który ma nieograniczone możliwości, który z dnia na dzień tworzy bajkowe fortuny i z którego można czerpać bez ograniczeń i bez rachunku.

Przekonanie takie panuje nietylko wśród laików, ale niestety w szerokich kołach życia gospodarczego. Nieuświadomiony ogół nie zdaje sobie sprawy z tego, że już nietylko szybkie zdobywanie majątków, ale łatwe i wielkie zarobki należą dziś w przemyśle naf-

towym do przeszłości, a w tej chwili istnieje niesłychanie ciężkie i trudne zmaganie się z rzeczywistością, i że poza walką z kryzysem, który przeżywa cała Polska, przemysł naftowy ma swój własny wewnętrzny kryzys, kryzys surowca. Nie zdają sobie sprawy z tego, że wobec wyczerpania się zagłębia borysławskiego i systematycznego od lat spadania produkcji ropy, a niewykrycia dotychczas — mimo wysiłków — nowych poważnych złóż naftowych, przemysł naftowy walczy o swoje istnienie.

Na całość przemysłu naftowego składa się pięć czynników: kopalnictwo, rafinerje, handel, środki transportowe i magazynaż; od konstrukcji i układu stosunków tego przemysłu zależy, który z tych czynników wybije się na czoło, jako regulator całości.

Jeżeli pominiemy dwa ostatnie z wymienionych składników, mianowicie transport i magazynaż, które w stosunkach polskich nie odgrywają roli zasadniczej, to w naszych warunkach mamy do czynienia z trzema składnikami: kopalnictwo, rafinerje, handel.

Podstawą tego przemysłu jest i pozostanie surowiec. Istnieją na świecie przemysły, które obejmują tylko przemysł przetwórczy rafineryjny i handel (tak np. jest w tej chwili we Włoszech i we Francji), jest to jednakże przemysł kadłubowy, zależny od dowozu surowca. Kraje te nie wywożą wprawdzie pieniędzy za produkty naftowe, ale wywożą je za surowiec, i bez dowozu tego surowca nie są w stanie swego przemysłu naftowego utrzymać.

Dlatego też, jeżeli się mówi o niezależnym przemyśle naftowym, to jest on do pomyślenia jedynie przy posiadaniu własnego surowca. Wiertnictwo naftowe jest zatem dla nas podstawą. I tu chciałbym podkreślić różnicę pomiędzy przemysłem naftowym kopalnianym, a innemi przemysłami.

Jeżeli dla przykładu przyjąć przemysł węglowy, to odkryte pokłady dają tam dość dokładny obraz możliwości, zarówno co do ilości dającego się wyeksploatować surowca, jak i jego jakości oraz kosztów wydobycia — przy określonych warunkach robocizny, materjałów i t. p. Naftowy przemysł kopalniany jest bezmała przeciwieństwem takiego obrazu. Stałych i określonych punktów prawieże niema. Każdy wiercony szyb nawet na terenie znanym i uznanym za roponośny, jest zawsze ryzykiem. Produkcja z szybu dowierconego jest wielkością nieznaną, a wszelkie przypuszczenia na ten temat są bardzo mgliste. Niewiadome są nawet — pomijając wiercenie — koszty eksploatacji szybu, nigdy bowiem nie jest rzeczą pewną, czy szyb dany będzie szybem samoczynnym, czy też wymagać będzie mechanicznego sczerpywania. Wobec stosunkowo krótkiego okresu eksploatacji (w porównaniu np. z węglem) zarówno całego terenu, jak i poszczególnych szybów dla utrzymania produkcji na pewnym poziomie, a zwłaszcza przy potrzebie powiększenia tej produkcji, konieczne jest systematyczne i stałe wiercenie, które — jak wspominałem — połączone jest zawsze z ryzykiem. O ileż większe jest to ryzyko na terenach nowych, przy wierceniach poszukiwawczych, które stale muszą być prowadzone!

Dlatego też program inwestycyjny w kopalnictwie naftowem, w odróżnieniu od innych przemysłów, jest niejako częścią normalnego programu eksploatacyjnego i dla istnienia przemysłu naftowego wpływy tego przemysłu muszą zabezpieczyć możność eksploatacji w szerszem tego słowa znaczeniu, a więc zarówno pokrywanie wydatków połączonych z produkowaniem ropy z szybów odwierconych, jak i nowych wierceń na terenach zarówno znanych, jak i świeżych.

Zagadnienie kapitałowe wybija się z tego powodu na pierwszy plan. W krajach, w których ryzyko jest stosunkowo nieduże, kapitał angażuje się chętnie w przewidywaniu możliwości dużych zysków. Tam, gdzie warunki są trudniejsze, ryzyko większe, trudniejszy jest także dopływ świeżych kapitałów,

jednak pieniądze na nowe wiercenia znaleźć się muszą — jak wyżej wspominałem — z normalnych dochodów przemysłu.

Takie są w tej chwili warunki w Polsce.

Polski przemysł naftowy należy do najstarszych na świecie. Do roku 1909 produkcja ropy wzrasta, dochodząc w r. 1909 do cyfry 205.300 cystern. Od tego czasu, z małemi odchyleniami, następuje spadek produkcji, która w tej chwili wynosi około 51.000 cystern. Jeżeli dodamy, że wiercenia w zagłębiu borysławskiem, stanowiącem po dziś dzień jeszcze gros produkcji polskiej, należą do najgłębszych na świecie, że eksploatacja wymaga mechanicznego sczerpywania, a produkcja z poszczególnych szybów jest nieznaczna, to zrozumiemy, że atrakcyjność dla dopływu kapitałów jest u nas mniejsza, niż w kopalnictwie naftowem innych krajów, obfitujących w znane już i odkryte złoża naftowe.

Wszyscy, mający do czynienia z naszym przemysłem naftowym, od sfer naukowych poczynając, aż do małych przedsiębiorców naftowych, mają głębokie przekonanie, że w Polsce istnieją duże rezerwy naftowe. Kwestja odkrycia tych rezerw zależna jest od ilości wierceń, a wiercenia są właśnie funkcją wkładanych kapitałów.

Ogólne warunki gospodarcze na całym świecie nie sprzyjają w tej chwili dopływowi kapitałów do naszego przemysłu. Polski przemysł naftowy jest więc zdany na swoje własne siły, na wiercenia z tych środków, jakiemi z normalnych wpływów dysponuje. Dochodzimy w ten sposób do jednego z głównych zagadnień naftowych w Polsce, t. j. do ceny ropy.

Nie wchodząc w szczegóły tego zagadnienia, powiedzieć można, na podstawie powyższych rozważań, że cena ropy musi stać na tej wysokości, któraby zachęcała do wierceń, któraby zapewniając pewną rentowność umożliwiała dalsze wiercenia, zabezpieczające przemysłowi naftowemu potrzebny surowiec.

Dla każdego przemysłu warunkiem rozwoju jest jego rentowność. O ile jednak każdy inny przemysł w okresie dekonjunktury może zahamować swoją działalność i szybko ją rozszerzyć w momencie konjunktury, to w kopalnianym przemyśle naftowym, wymagającym ciągłości prac, zahamowanie działalności wiertniczej może po pewnym czasie zachwiać istnieniem całego przemysłu, a odbudowanie jego wymagałoby zarówno długiego okresu czasu, jak i wielkich kapitałów.

Dlatego też specjalnie w naszych warunkach, — kiedy obecna produkcja ropy pokrywa zapotrzebowanie rynku wewnętrznego na naftę świetlną z małą tylko nadwyżką, — zagadnienie zahamowania wierceń nabiera szczególnej wagi, albowiem przy zahamowaniu wierceń i tylko nieznacznym spadku produkcji ropy, względnie wzroście konsumcji krajowej, zmuszeni bylibyśmy już do importu.

Walka o zdobycie nowych źródeł naftowych jest w obecnym momencie depresji gospodarczej specjalnie trudna, jednakowoż musi być prowadzona w imię utrzymania tego przemysłu na przyszłość, i — mimo, że brzmieć to może jako paradoks w czasach, w których istnieje tendencja zniżki cen produktów przemysłowych, — utrzymanie ceny ropy na wysokim poziomie, zabezpieczającym możność utrzymania wierceń, jest bezwarunkowo nakazem chwili.

Wysoka cena ropy, będąca koniecznością przemysłu naftowego, z jednej strony, a niskie ceny produktów, kształtujące się na podstawie ogólnego wskaźnika cen krajowych i eksportowych, z drugiej strony, jest dylematem do rozwiązania niezmiernie trudnym, tem niemniej musi on znaleźć swoje rozwiązanie.

Jak w tej chwili przedstawia się stan wpływów i utargu w przemyśle naftowym w porównaniu z rokiem 1928?

	1928	1935[1])
Produkcja ropy: ilość	70.512 cyst.	49.880 cyst.
wartość	135.636 tys. zł.	74.072 tys. zł.
wartość wskaźnik	100%	54.61%

	1928	1935[1])
Sprzedaż krajowa: ilość	36.475 cyst.	31.920 cyst.
przeciętna cena	39.19 zł.	28.96 zł.
wartość	142.959 tys. zł.	92.543 tys. zł.
wartość wskaźnik	100%	64.73%
Sprzedaż eksport.: ilość	26.064 cyst.	16.900 cyst.
przeciętna cena	33.58 zł.	11.81 zł.
wartość	87.510 tys. zł.	19.960 tys. zł.
wartość wskaźnik	100%	22.81%
Suma obrotów ze sprzedaży kraj. i eksp.: ilość	62.539 cyst.	48.820 cyst.
przeciętna cena	36.85 zł.	20.26 zł.
wartość	230.469 tys. zł.	112.503 tys. zł.
wartość wskaźnik	100%	48.82%

Dla dalszej ilustracji podaję, że utarg z przeróbki 100 kg ropy borysławskiej wynosi obecnie zł. 19.97, skoro więc cena ropy borysławskiej wynosi zł. 13.50, to pozostaje zł. 6.47 na koszty przeróbki ropy, na odsetki, administrację, dowóz ropy i inne koszty z tem związane. Kwota ta przy najdalej posuniętych oszczędnościach jest niewystarczająca i stanowi o deficytowej przeróbce.

Analizując podane powyżej cyfry widzimy, iż pogorszenie się sytuacji przemysłu naftowego pochodzi ze zmniejszenia się konsumcji krajowej, ze spadku cen krajowych i eksportowych, a wreszcie ze zmniejszenia się produkcji ropy surowej.

Wobec konieczności utrzymania ceny ropy na pewnym poziomie, winno być zasadą, aby przeważna część kwot, płynących z utargu szła na potrzeby przemysłu, aby konstrukcja cen była taka, że sumy, które konsument płaci za produkty naftowe obracane były na cele tego przemysłu. Niestety konstrukcja ceny krajowej jest zaprzeczeniem tej zasady. Obciążenia zarówno skarbowe, jak i kolejowe są tak wysokie, że z ceny, którą płaci konsument za produkty zasadnicze, jak benzyna i nafta, wpływy dla rafinerji wynoszą: przy nafcie 50%, przy benzynie 43.6%.

Sytuacja jest tem więcej paradoksalna, że w miarę jak wewnętrzny kryzys naftowy się pogłębia, procent obciążeń wzrasta. I tak w roku 1929 w cenie beczkowej nafty, płaconej w Warszawie, rafinerje partycypowały w 56.6%, a obecnie otrzymują 50.4%, zaś z ceny pompowej benzyny otrzymywały 56.7%, a obecnie 43.6%.

Efekt jest taki, że konsument żali się na wysokie ceny, przemysł naftowy ma wpływy coraz mniejsze, zaś oficjalne daty statystyczne, notujące wskaźniki spadku cen w porównaniu z r. 1928 wykazują zniżkę cen produktów naftowych znacznie mniejszą, niż to jest w rzeczywistości, nie biorą bowiem w rachubę obciążeń, stanowiących — jak wykazaliśmy — niesłychanie wysoki składnik cen, a które od r. 1928 albo wcale nie zostały zmniejszone, albo zmniejszone zostały w sposób nieznaczny.

Jako anomalję uznać należy wprowadzenie w r. 1933 podatku drogowego na benzynę i niektóre gatunki oleju gazowego. Budowa dróg to problem dla przemysłu naftowego o pierwszorzędnem znaczeniu, albowiem drogi to samochód, a samochód to benzyna. Jednakże oparcie budowy dróg na nieprawdopodobnie szczupłej ilości samochodów w Polsce nie może prowadzić do rozwiązania problemu, natomiast wprowadzenie podatku drogowego musiało zmniejszyć siłę nabywczą konsumenta. Wysiłki przemysłu naftowego i straty, które poniósł obniżając cenę benzyny, okazały się dla konsumenta iluzoryczne, skoro równocześnie została ta benzyna opodatkowana nowym podatkiem, i to bardzo wysokim, bo wynoszącym 12 groszy od kilograma.

Na początku wspominałem o niedostatecznej znajomości sytuacji przemysłu naftowego i mylnem wyobrażeniu, że przemysł ten jest zdolny wytrzymać wszelkie nałożone nań ciężary. Obciążenia, o których wyżej była mowa, potwierdzają ten punkt widzenia, — a co więcej, w stosunku do produktów, które mają to samo zastosowanie co produkty naftowe, obciążenia te są znacznie większe. Wspomnę dla przykładu benzol, który częściowo używany jest do popędu samochodów, a ma obciążenia frachtowe bez porównania

[1]) „Przemysł Naftowy" nr. 21 ex 1935, str. 645.

niższe i nie płaci zupełnie podatku konsumcyjnego. Jest rzeczą jasną, że w tym wypadku wypierać może skutecznie benzynę z rynku.

Jeżeli już mówimy o problemie cennikowym, to chciałbym jeszcze poruszyć kwestję będącą wielokrotnie przedmiotem nieporozumień pomiędzy przemysłem naftowym a kierowniczemi sferami gospodarczemi i konsumentami. Przemysł naftowy spotyka się mianowicie często z żądaniem przedstawienia kalkulacji kosztów własnych benzyny, nafty, czy innych produktów pochodzenia ropnego. Przemysł naftowy kalkulacji tej w odniesieniu do każdego poszczególnego produktu przedstawić nie jest w możności i bywa skutkiem tego często posądzany o złą wolę. Jestto jednakże naturalnym wynikiem sposobu wytwarzania produktów naftowych. Przerabiając ropę otrzymuje się szereg składników, a więc benzynę, naftę, olej gazowy, oleje smarowe, parafinę, asfalt i koks. Koszty przeróbki są ogólne. Jaka część z nich przypada na poszczególne produkty jest rzeczą nie do ujęcia. Jeżeliby się kierować względami ilości zabiegów i pracy, włożonej dla ostatecznego otrzymania danego produktu, to z łatwością możnaby dojść do tak paradoksalnego wyniku, iż koks naftowy, będący produktem najtańszym, byłby obciążony największemi kosztami, a benzyna najmniejszemi.

Kalkulacja kosztów własnych w przemyśle naftowym może być ujęta jedynie generalnie, to znaczy można określić jaka jest cena ropy, i jakie koszty jej przeróbki, ile zatem kosztuje suma produktów, wydostanych ze 100 kg ropy. Wszelkie próby cyfrowego ujęcia kosztów własnych poszczególnych produktów byłyby czystą fantazją, względnie spekulacją myślową, bez żadnego praktycznego znaczenia.

Przechodząc od analizy ceny krajowej do ceny eksportowej, stwierdzić muszę — co wynika zresztą z powyższego zestawienia — że ceny eksportowe w ciągu ostatnich kilku lat spadły w sposób dawniej niespotykany i przyczyniły się znacznie do pogorszenia utargu przemysłu naftowego.

Na notowania cen światowych przemysł nasz wpływu niema. Przez wspólne występowanie zagranicą całego przemysłu i politykę sprzedawania do krajów dających najlepsze możliwości, stara się przemysł osiągnąć wyniki możliwie najlepsze. Możliwości te są jednakże ograniczone i decydującego wpływu dla poprawienia naszych cen eksportowych mieć nie mogą.

Płynie stąd pytanie, stawiane zresztą bardzo często, a mianowicie, czy jest rzeczą racjonalną eksportować, skoro ceny są tak niskie, a produkcja ropy spada i grozi w najbliższych może latach brak dostatecznej ilości surowca na pokrycie potrzeb krajowych. Pytanie to, bardzo logiczne w swej prostocie, byłoby usprawiedliwione, gdyby nie specyficzna struktura przemysłu naftowego, różniąca go od innych przemysłów.

Eksport jest pewną koniecznością, płynącą z techniki przeróbki ropy. Z ropy otrzymuje się szereg składników, będących odpowiednikiem składu ropy. Składniki te otrzymuje się w różnych ilościach. Zużycie wewnętrzne poszczególnych składników jest różne. Wytwarzając zatem pewne produkty w ilości, odpowiadającej zapotrzebowaniu krajowemu, równocześnie otrzymuje się cały szereg produktów w ilości, przekraczającej zapotrzebowanie wewnętrzne. I tak naprzykład, chcąc otrzymać dostateczną ilość nafty na pokrycie rynku wewnętrznego, otrzymuje się równocześnie takie ilości benzyny, oleju gazowego, olejów smarowych i parafiny, które przewyższają to, co może rynek wewnętrzny skonsumować. Nadmiar musi być wyeksportowany.

Istnieje jednak punkt widzenia, uwzględniający i ten stan rzeczy, a mianowicie pogląd, że należy przerabiać tylko tyle ropy, aby dostać dostateczną ilość produktu najwięk-

szego zużycia, to znaczy przerobić tylko tyle ropy, aby wytworzyć dość nafty. Wprawdzie nie unikniemy w ten sposób eksportu produktów naftowych, lecz będzie to eksport zmniejszony, a ponieważ jest on nieopłacalny, więc straty będą mniejsze.

Zagadnienie to było bardzo gruntownie rozważane, i w przemyśle naftowym ma nawet swoich zwolenników. Większość jednakże przemysłu wypowiedziała się przeciwko takiemu programowi pracy z następujących powodów: dla pokrycia zapotrzebowania krajowego nafty, ilość ropy, którąby musiała być przerobioną, wynosiłaby w tej chwili około 85% całej produkcji. Ilości ropy, któreby zatem można było zamagazynować, są stosunkowo niewielkie. Natomiast efekt w kopalnictwie mógłby być ujemny z tego powodu, że jeżeli niema zbytu na ropę, to niema zachęty do wierceń, które — jak wspominałem na początku — są nieodzowne dla utrzymania naszej produkcji. Prowadziłoby to automatycznie do eksploatacji tych tylko ilości, które są potrzebne bieżąco do przeróbki, co po pewnym czasie mogłoby się odbić niekorzystnie na stanie naszej produkcji. Na poparcie tych wywodów przytoczę kilka cyfr charakterystycznych.

Produkcja ropy w roku 1928 wynosiła 73.000 cystern, wytwórczość nafty 21.000 cystern, a konsumcja krajowa 14.800 cystern. Istniały więc możliwości i konieczność eksportu. Gdyby wówczas chciano przerabiać ropę, w ilości dostosowanej do spożycia krajowego nafty, to naturalną konsekwencją mogłoby być zaniechanie dalszych wierceń, i eksploatacja tylko tych szybów, które były założone przed rokiem 1928, zwłaszcza, że szyby te dawały wtedy 73.000 cystern ropy, a więc ilość, przekraczającą zapotrzebowanie krajowe. Gdyby to istotnie nastąpiło, to w roku 1934 mielibyśmy tylko 34.000 cystern ropy, bo produkcja szybów założonych przed rokiem 1928 spadła do tej właśnie cyfry. A 34.000 cystern ropy jest ilością niewystarczającą na wyprodukowanie ilości nafty na pokrycie zapotrzebowania krajowego.

Podwiercanie starych szybów i nowe wiercenia od roku 1928 dały nową produkcję, tak że w sumie produkcja w roku 1934 wynosiła 52.000 cystern.

Z przykładu tego widoczna jest konieczność — przedewszystkiem o ile chodzi o wiertnictwo — prowadzenia polityki na dalszą metę. Gdyby patrzeć wyłącznie na dzień dzisiejszy, to możnaby dojść szybko do wniosku, że ilość ropy w tej chwili, przekraczająca zapotrzebowanie krajowe, czyni dalsze wiercenia niepotrzebne. Cyfry jednak wykazują, że w krótkim stosunkowo czasie produkcja ropy mogłaby się znaleźć na poziomie, niezapewniającym dostatecznej ilości produktów naftowych na kraj.

Nie licząc się z możliwością gwałtownej poprawy cennikowej w eksporcie i nie widząc też szybkiej możliwości powrotu do dawnych cen w kraju, — jedyną drogę, którąby mogła wpłynąć na poprawę utargu przemysłu naftowego, widzimy w zwiększeniu konsumcji krajowej, przedewszystkiem przez motoryzację kraju, a powtóre przez zmniejszenie obciążeń, które będąc wysokim składnikiem ceny produktów naftowych, zmniejszają siłę nabywczą konsumenta.

Po skreśleniu powyższych uwag, stwierdzających ciężką sytuację w przemyśle naftowym, nasuwa się pytanie, co przemysł naftowy we własnym zakresie zrobił dla poprawy swego położenia w okresie dekonjunktury.

Nie jestem w możności przedstawienia cyfr buchalteryjnych przemysłu jako całości, mogę jednakże przedstawić cyfry jednej z poważnych firm.

W roku 1929/30 kosztowało wydobycie jednej cysterny ropy, nie uwzględniając amortyzacji, średnio 1.680 zł., dziś w temże samem przedsiębiorstwie pozycja ta wynosi 1.290 zł. Odbyć się to mogło tylko przez gwałtowne zmniejszenie kosztów.

To samo zjawisko obserwujemy w rafinerjach. W roku 1929/30 kosztowała przeróbka cysterny ropy, wliczając w to koszty zarządu, podatki i t. d., zł. 710, dziś te same koszty wynoszą tylko zł. 580.

Kompresja w wydatkach, jaka z tych cyfr jest widoczna, ma miejsce i w innych przedsiębiorstwach, przyczem zaznaczyć należy, że najmniejsza kompresja nastąpiła w płacach robotniczych.

Poza procesem kurczenia się wydatków, odbywającym się w poszczególnych zakładach, przemysł — jako całość — dążył również do zmniejszenia kosztów przez koncentrację przeróbki ropy. Efektem tego ruchu koncentracyjnego jest fakt, iż z 16-tu dużych zakładów rafineryjnych, będących jeszcze kilka lat temu w ruchu, dziś pracuje tylko 9, nie licząc zakładów mniejszych, które istniały i dawniej.

Zmniejszenie kosztów nastąpiło i na odcinku sprzedaży produktów. Koszty handlowe uległy zniżce równolegle ze zniżką cen.

Należy uznać, że w latach ostatnich wysiłki przemysłu do zracjonalizowania pracy i osiągnięcia maksimum wyników, przy minimum kosztów, były duże.

*

Poruszyłem szkicowo zagadnienia przemysłu naftowego na najważniejszych odcinkach: ropnym, rafineryjnym i handlowym. Z tych pobieżnych uwag widać wyraźnie trudności, z jakiemi przemysł naftowy w Polsce dziś walczy. Walczy ze spadkiem produkcji surowca, ogołocony z rezerw finansowych walczy z brakiem kapitału na wiercenia, walczy z deficytowością przeróbki w rafinerjach, walczy na odcinku handlowym.

Przemysł naftowy uważa jednak trudności te za przejściowe i wierzy w swą przyszłość. Jest przekonany, że Polska ma duże zasoby surowca, ma rozwinięty aparat rafineryjny, ma mózgi i ręce do pracy, ma duże tradycje i wielki upór.

Trzeba okres depresji przetrwać.

Jest jednak rzeczą niezbędną, aby czynniki decydujące, jeśli uważają posiadanie własnego przemysłu naftowego za sprawę — z punktu widzenia państwowego — doniosłą, oceniały zagadnienia naftowe pod kątem stworzenia mu warunków, dających możność przetrwania i rozwoju.

Istnieje dziś określony kierunek polityki naftowej w Polsce. Wyraża się on w popieraniu wiertnictwa i w przekonaniu, że w okresie kryzysu ogólnego i wewnętrznego, praca w przemyśle naftowym winna odbywać się w sposób zorganizowany.

Żadna polityka nie jest wieczna i zmieniana być musi zależnie od zmiany warunków istniejących. Chodzi jednak o to, aby oparta o pewne założenia i stworzona w określonych warunkach polityka ta miała swoją trwałość, jak również o to, aby zarządzenia, podejmowane na terenie przemysłu naftowego były z kierunkiem tej polityki synchronizowane.

Józef Szlemiński

Kopalnictwo naftowe i jego problemy

Nie widzę potrzeby rozwodzenia się na temat ważności przemysłu naftowego w czasach dzisiejszych, a zwłaszcza jego najważniejszego elementu, jakim jest bezsprzecznie kopalnictwo naftowe. Niema też potrzeby dowodzenia, jak ważną rolę odgrywają przetwory naftowe w teraźniejszem życiu codziennem, w życiu gospodarczem, i jak wielkie mają znaczenie na wypadek wojny. Są to bowiem rzeczy ogólnie już znane, a wojna włosko-abisyńska jest bądźcobądź pod tym względem przykładem wielce pouczającym.

Kraj nasz znajduje się w tem szczęśliwem położeniu, że posiada własne kopalnictwo naftowe i produkuje ten cenny minerał, jakim jest ropa naftowa, w ilościach wprawdzie nie takich jak Stany Zjednoczone Ameryki, Rosja, czy Rumunja, lecz w każdym razie produkuje ropy naftowej tyle, że wystarcza nam jej na nasze własne potrzeby z nadwyżką — w tej chwili dość nawet znaczną — na eksport. Fakt ten, ta znaczna nadwyżka eksportowa — nie jest jednak w tej chwili objawem pocieszającym, gdyż wywozimy znaczne, jak na nasze stosunki, ilości produktów dlatego jedynie, że chłonność naszego rynku wewnętrznego jest niesłychanie mała w porównaniu z innemi krajami. Stoimy pod tym względem rzeczywiście na szarym końcu.

*

Najbardziej niepokojącem zjawiskiem jest u nas spadek produkcji surowca, która jak dotąd ustawicznie, z roku na rok maleje. Główną przyczyną tego jest sukcesywne wyczerpywanie się Borysławia. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że jeszcze w roku 1919 zajmował Borysław nietylko czołowe miejsce w naszem kopalnictwie naftowem, lecz że w nim ogniskował się właściwie niemal cały ten przemysł. Był on tem jedynem miejscem, z którego czerpaliśmy ropę naftową dosyć jeszcze obficie. Inne nasze miejscowości nie przedstawiały wtedy większego znaczenia w odniesieniu do produkcji ropy, a niektóre z nich nie wchodziły tu zupełnie w rachubę. Ówcześnie bowiem wydawał Borysław jeszcze około 70.000 cystern rocznie, t. j. około 84% całości naszej produkcji ropnej, podczas gdy pozostałe miejscowości produkowały łącznie zaledwie około 13.000 cystern, t. j. około 16%. Porównanie to daje najzupełniej dokładny obraz ówczesnej sytuacji pod tym względem.

Nie byłoby żadnego powodu do obaw o naszą najbliższą przyszłość naftową, gdybyśmy rozporządzali wystarczającemi rezerwami w postaci nowych odkrytych pól naftowych, dostatecznie zbadanych i przygotowanych do eksploatacji. Tak jednakże nie jest i w tem leży powaga sytuacji, że rezerw tych nie znamy i nie wiemy, gdzie się znajdują, ani też jakie są ich rozmiary. Zmusza nas to do prowadzenia wierceń poszukiwawczych na wielką skalę w celu jaknajśpieszniejszego odkrycia nowych złóż ropodajnych.

*

Lecz nietylko w tym celu musimy prowadzić wiercenia naftowe. Kopalnictwo naftowe tem właśnie się różni od każdej innej gałęzi przemysłu, że nie może zaprzestać inwestycyj i pod formą wciąż nowych wierceń musi je kontynuować bez przerwy. Oczywiście tempo wierceń może być rozmaite, zależnie od okoliczności. W sytuacji, w jakiej się znajduje obecnie nasze kopalnictwo naftowe — wiercenia powinny być prowadzone intensywnie i w skali rozległej z różnych przyczyn, nietylko przez wzgląd na konieczność odkrycia nowych pól ropodajnych i stworzenia w ten sposób rezerw. Gdyby bowiem ruch wiertniczy u nas osłabł lub ustał, to tempo spadku naszej produkcji zwiększyłoby się tak znacznie, że równałoby się to katastrofie. Wiercenia muszą być zresztą prowadzone dla zapewnienia przedsiębiorstwom kopalnianym względnej bodaj opłacalności, a także dlatego, że tą drogą jedynie możemy zdobyć środki pieniężne na wiercenia poszukiwawcze. Eksploatujemy intensywnie złoża znane, bo w chwili obecnej nie stać nas niestety na wiercenia bardziej lub nawet zupełnie ryzykowne.

*

Kopalnictwo naftowe różni się od każdego innego przemysłu nietylko tem jednak, że wymaga ciągłości inwestycyj pod formą wierceń — lecz także tem, że produkcja naftowa usuwa się z pod możności regulowania jej stosownie do potrzeb chwili, na wzór każdej innej. Nie daje się

ani zwiększyć dowolnie, gdy tego wymaga potrzeba, ani też zmniejszyć, gdy rynek się skurczy. Nic pod tym względem nieda się w tym przemyśle ani przewidzieć, ani obliczyć naprzód. Produkcja naftowa narasta zwykle stopniowo, niejako warstwami, w rezultacie wierceń trwających latami całemi. Nigdy przytem niewiadomo, jakie wyniki dadzą wiercenia. Doprowadzenie produkcji do pewnego poziomu i utrzymanie się na nim, wymaga z reguły licznych i długotrwałych wierceń, które, jeśli nie mają być podejmowane na ślepo i narażać na straty, muszą być poprzedzone dokładnemi i zabierającemi sporo czasu pracami badawczemi.

Już to samo, że nie można produkcji naftowej — mam na myśli surowiec naftowy — podnieść każdej chwili — wyklucza możność celowego obniżenia jej choćby chwilowo, na pewien czas tylko. Przemysł naftowy ma możność regulowania swej produkcji i to do pewnego stopnia tylko wtedy, gdy rozporządza nią w ilości wystarczającej do utrzymania przedsiębiorstw przez czas dłuższy na poziomie opłacalności, i gdy dysponuje znacznemi odkrytemi rezerwami terenowemi. Może wówczas ograniczyć eksploatację nietyle odwierconych już produktywnych otworów, ile raczej nowych pól naftowych, przez zwolnienie tempa wierceń w ich obrębie. Ta ewentualność jednakże nie wchodzi u nas zupełnie w rachubę. Nasza sytuacja jest wręcz odmienna i na takie ograniczenia nie pozwala.

*

Nazwałem sytuację naszego przemysłu naftowego poważną i niepokojącą dlatego, że spadek naszej produkcji kopalnianej przewyższa znacznie jej przyrost z nowych wierceń, i że nie odkryliśmy dotąd nowych bogatych złóż ropodajnych, choć wszystkie symptomy wskazują na to, że złoża takie znajdują się u nas. Powodem tego jest brak kapitałów, skutkiem czego nasz ruch wiertniczy jest słaby i zupełnie niewystarczający na nasze potrzeby. Gdyby ruch ten rozwijał się u nas w stopniu większym i prowadzony był w znacznie szerszych rozmiarach, przedewszystkiem na terenach pionierskich, po poprzedniem ich zbadaniu i przygotowaniu do wierceń, to nie ulega najmniejszej wątpliwości, że nasza sytuacja byłaby pod tym względem bez porównania lepsza.

Jeżeli jednak ruch ten nietylko nie rozwija się w tym stopniu, jak tego wymaga nasza sytuacja, lecz jest nawet w ostatnich latach słabszy w porównaniu z latami dawniejszemi, to przyczyna tego leży w tem, że przemysł naftowy wyzbył się rezerw pieniężnych, zubożał materjalnie i jest tak dalece wyczerpany i ogołocony ze środków pieniężnych, że nie stać go na wiercenia w szerokim zakresie, a zwłaszcza na prowadzenie wierceń pionierskich, a tembardziej głębokich, które są z natury rzeczy kosztowne i wyjątkowo ryzykowne. Dla tego rodzaju wierceń muszą istnieć w przemyśle naftowym specjalnie sprzyjające warunki, a tych niema u nas niestety.

*

Najlepszym dowodem, że produkcja naftowa narasta całemi latami, i że dojść do niej można tylko przez intensywne wiercenia — są przykłady z kilku ostatnich lat.

Sytuacja pod względem produktywności i liczby wierceń przedstawiała się w latach 1928—1934 następująco:

	Rok 1928
Produkcja otworów odwierconych przed rokiem 1928	73.112 cyst.
Produkcja otworów odwierconych w roku 1928	487 „
Razem	73.599 cyst.

	Rok 1934
Produkcja otworów odwierconych przed rokiem 1928	38.328 cyst.
Produkcja otworów odwierconych w latach 1928—1934	14.593 „
Razem	52.921 cyst.

	Rok 1928	Lata 1928—1934
Uwiercono w nowozałożonych otworach	47.839 m	464.172 m
Przy pogłęb. starych otw.	—	96.935 m
Razem odwiercono		561.107 m

W całości naszego wydobycia ropy w roku 1934 — produkcja otworów odwierconych w latach z przed roku 1928 wynosiła ponad 72%, zaś otworów nowych odwierconych w latach 1928—1934 — ponad 27%.

W latach 1928—1934 wydobyto ogółem w całej Polsce:

z otwor. starych, odwierconych przed rokiem 1928	361.908 cyst. t. j. ponad	83%
z otwor. nowych, odwierconych w latach 1928—1934	71.503 cyst. t. j. ponad	16%
R a z e m	433.411 cyst. t. j.	100%

Ogólnie zatem poziom produkcji w całym kraju obniżył się w stosunku do roku 1928 o nieco więcej jak 28%. Pokazuje się jednak, że gdy produkcja starych otworów, mimo pogłębienia znacznej ich liczby, zmniejszyła się dość poważnie, bo o przeszło 47% w okresie siedmiolecia, to wskutek kontynuowania wierceń bez przerwy — produkcja z nowych wierceń wzrosła.

Lecz spadek naszej produkcji naftowej w surowcu byłby z całą pewnością o wiele większy, gdyby nie ciągłe wiercenia nowych otworów. I kwestja, czy obecne nasze wydobycie nie wynosiłoby w tym wypadku nawet mniej, jak 20.000 cystern rocznie. Bo przecież trzeba sobie jeszcze zdać sprawę z tego, że te n o w e w i e r c e n i a nietylko dały przyrost i częściowe wyrównanie ubytku w starych otworach, lecz u m o ż l i w i ł y r ó w n i e ż d a l s z ą e k s p l o a t a c j ę z n a c z n e j l i c z b y t y c h o t w o r ó w, o s ł a b i a j ą c p r z e z t o w w y s o k i m s t o p n i u p r o c e s s p a d k u p r o d u k c j i. I n a c z e j p r o c e s t e n b y ł b y z n a c z n i e p r z y ś p i e s z o n y. Jeśliby bowiem nie było nowych wierceń, to eksploatacja licznych kopalń przestałaby się opłacać znacznie wcześniej, dla braku wystarczającej w tym celu produkcji. Kto zna system eksploatacji licznych naszych kopalń, ten wie, że opłaca się eksploatacja otworów nawet z produkcją minimalną, lecz wtedy tylko jeżeli jest ich więcej na jednej kopalni. Nowe wiercenia, przywracając produkcję przedsiębiorstwa do poziomu opłacalności, przedłużyły znacznie żywot otworów mało wydajnych, znajdujących się na wyczerpaniu, umożliwiając dalszą ich eksploatację.

Samo podwiercanie starych otworów nie byłoby wystarczało, jak się okazuje, dla podtrzymania produkcji.

Szczegółem, zasługującym na większą uwagę, jest okoliczność, że podwiercanie starych otworów wykazuje naogół tendencję słabnącą. We wszystkich latach późniejszych spadła w stosunku do roku 1928, liczba odwierconych metrów w starych otworach. W niektórych okręgach podwiercanie maleje niemal systematycznie. Jest widocznie coraz mniej takich otworów, któreby się nadawały do pogłębiania. Stanowi to dowód, że w celu podtrzymania naszej produkcji będziemy musieli oprzeć się wyłącznie na nowych wierceniach. Sytuacja pod względem ilości uwierconych metrów przedstawia się następująco:

Rok	O k r ę g			
	Jasielski	Stanisławowski	Drohobycki bez Borysławia	Rejon borysławski
	o d w i e r c o n o m e t r ó w			
1928	7.231	6.628	7.310	21.328
1929	1.892	2.127	6.455	7.995
1930	1.235	4.391	4.348	2.550
1931	1.760	1.077	1.202	2.182
1932	1.362	2.075	743	1.976
1933	1.976	1.700	1.388	719
1934	365	2.589	1.142	1.189

*

Widzimy więc, że jeżeli produkcja nasza wynosiła w roku 1934 — jeszcze 52.921 cystern, a nie znacznie mniej, jeżeli jest ona obecnie wystarczająca na nasze potrzeby rynkowe, to dlatego, żeśmy odwiercili w tem siedmioleciu 464.172 m w nowych otworach i 96.935 m w starych. N i e n a l e ż y w i ę c

zapominać, że trzeba było odwiercenia aż tak wielkiej ilości metrów i okresu siedmiu lat, ażeby poziom produkcji z nowych wierceń podnieść do 14.600 cystern rocznie. Czyż fakt ten nie świadczy najlepiej o tem, że kopalnictwo naftowe tworzy się latami całemi i produkcja narasta stopniowo, za cenę olbrzymiego i bardzo kosztownego wysiłku wiertniczego.

Obecnie wywozimy jeszcze znaczną część naszej produkcji po przetworzeniu jej na produkty naftowe, lecz gdyby tych wierceń nie było, to już w roku ubiegłym nie wystarczyłoby nam nafty świetlnej na własne potrzeby, choćby nawet produkcja nasza utrzymała się na poziomie nieco ponad 38.000 cystern. Jest jednak rzeczą niemal zupełnie pewną, że brakowałoby nam już wszystkich produktów, bo jak powiedziałem — mielibyśmy w roku 1934 bez prowadzenia wierceń nie 38.000 cystern ropy, lecz znacznie mniej, może zaledwie kilkanaście, albo conajwyżej 20.000 cystern. Nic innego zatem, jak tylko wiercenia uratowały naszą sytuację naftową.

*

Jeżeli zestawimy liczbę metrów, odwierconych w omawianem siedmioleciu, z osiągniętemi wynikami, to okaże się, że uzyskanie jednej cysterny ropy jest u nas bardzo kosztowne. Trzeba sobie z tego zdać jasno sprawę i wyciągnąć odpowiednie konsekwencje na najbliższą przyszłość. O potanieniu produktów naftowych i o polityce cennikowej prokonsumenckiej narazie nawet mowy być nie może. Będzie można myśleć o tem dopiero w czasie, gdy odkryjemy nowe obfite złoża naftowe, których eksploatacja będzie się kalkulowała, znacznie taniej, niż obecnie. Wszystkie ceny spadną wówczas siłą faktu. Ropa naftowa musi mieć jednakowoż u nas dobrą cenę i produkty naftowe muszą być z konieczności droższe, niż w innych krajach, tak długo jak długo nie odkryjemy tych złóż, a zwłaszcza tak długo, jak długo musi być u nas utrzymywany na bardzo wysokim poziomie ruch wiertniczy. Pozwolę sobie tutaj na uwagę, że ceny produktów naftowych w krajach importujących je albo wcale nie odbiegają od cen naszych, albo różnią się od naszych nieznacznie. Jeżeli nasze ceny są wysokie, to przedewszystkiem dlatego, że obciążone są wysokiemi podatkami i opłatami zupełnie niezależnemi od przemysłu naftowego, na które przemysł ten nie ma żadnego wpływu.

*

Jeżeli się zastanowimy głębiej nad całokształtem naszej sytuacji naftowej, to z łatwością dojdziemy do wniosku, że w tej chwili najważniejszem zagadnieniem naszego przemysłu jest sprawa wierceń.

O ile nie rozwiniemy należycie ruchu wiertniczego, to w takim razie w czasie stosunkowo niedługim czeka nas nieuchronnie dalszy spadek produkcji, a wraz z nim, już wkrótce, brak produktów naftowych na potrzeby krajowe. Musimy sobie powiedzieć wyraźnie, że wiercenia za ropą naftową należy u nas zwiększyć w dwójnasób, albo też w wyższym jeszcze stopniu.

Lecz z kwestją wierceń łączy się ściśle sprawa polityki cennikowej, która winna się u nas kształtować odpowiednio do problemu wiertniczego. W interesie naszej przyszłości naftowej musimy żądać, oprócz utrzymania obecnych cen ropy i produktów naftowych — także stworzenia warunków ogólnych, któreby dały lepszą cenę ropy i daleko lepszy utarg produktowy. Jest to jedyna droga do rozwiązania problemu wiertniczego. Jeżeli pod tym względem nic się u nas nie zmieni, to ruch wiertniczy zamiast zwiększać się, będzie coraz słabszy. Skutki tego będą oczywiście jaknajbardziej fatalne.

Ruch wiertniczy będzie mógł rozwinąć się u nas należycie i przybrać szerokie rozmiary

tylko wówczas, jeżeli przemysłowi naftowemu dana będzie możność pracy w warunkach takiej opłacalności, jakiej wymaga kopalnictwo naftowe ze względu na swój specyficzny charakter. Musi on za wyprodukowaną ropę otrzymywać, — obojętne czy to w formie ceny ropy, czy też w postaci utargu produktowego, — taki ekwiwalent pieniężny, któryby wystarczał nietylko na koszty danego wiercenia i eksploatacji odwierconego otworu, ale również na dalsze wiercenia i na ponoszenie towarzyszącego im zawsze ryzyka wiertniczego.

Pojęcie kosztów produkcji naftowej stanowi oczywiście całość wydatków, związanych z jej osiągnięciem. Mieszczą się w nich również koszty wszystkich wcześniejszycn i późniejszych wierceń suchych oraz ukończonych ze słabemi wynikami. Dlatego zarówno cena ropy jak i utarg produktowy nie mogą opierać się na kosztach wiercenia jednego otworu produktywnego, ponieważ produkcja takiego otworu pokryć musi koszty tych wszystkich wierceń, które zawiodły i tych, które w przyszłości zawiodą. Jest to bowiem codzienne zjawisko w przemyśle naftowym i z tem musi się liczyć każde przedsiębiorstwo kopalniane. To są właśnie te koszty ryzyka wiertniczego, których niema w żadnym innym przemyśle, a które w kopalnictwie naftowem są rzeczą nieuniknioną. Najczęściej tak się zdarza, że dopiero większa produkcja któregoś z rzędu kolejnego otworu, a przeważnie nie jednego lecz kilku wierceń — wyrównuje straty, poniesione na wierceniach suchych i ukończonych z wynikami niezadawalającemi. Bywa bowiem i tak, że dopiero po kilku wierceniach suchych natrafia się na teren naftowy o wartości przemysłowej.

Tak obecna cena ropy jak i utarg produktowy nie wystarczają na rozwinięcie ruchu wiertniczego w skali szerszej, gdyż nie pozostawiają na ten cel nadwyżek. Powinny być zatem jaknajrychlej podniesione, tembardziej, że musimy się liczyć z wierceniami coraz głębszemi i przez to bardzo kosztownemi. Należy mieć na uwadze również i ten wyjątkowo dużej wagi szczegół, że zadanie wiertnicze w Polsce może być rozwiązane wyłącznie tylko własnemi siłami naszego kopalnictwa, w oparciu o obecną naszą produkcję. Na dopływ świeżych kapitałów na cele naftowo-wiertnicze, a zwłaszcza na wiercenia pionierskie, narazie nie możemy liczyć. Znikąd te kapitały do nas nie przyjdą, albo przyjdą wtedy, kiedy już będą nam mniej potrzebne, lub gdy będziemy się mogli bez nich obejść. Lecz najtrudniejsze zadanie, w formie wierceń pionierskich i odkrycia nowych terenów naftowych — będziemy musieli niestety wykonać własnemi siłami przemysłu.

Mówiąc o kopalnictwie naftowem i jego problemach i rozwodząc się szeroko na temat wierceń, nie mogę nie wspomnieć o działalności spółki badawczej i poszukiwawczej „Pionier". Nie zamierzam się wdawać w drobiazgową i wszechstronną analizę jej prac, ani też w ich ocenę. Będzie to przedmiotem osobnego referatu. Pragnę jedynie stwierdzić, że prace tej instytucji są niezmiernie ważne i bardzo pożyteczne. Objęła ona badaniami i poszukiwaniami znaczne przestrzenie, w obrębie których spodziewa się znaleźć nowe złoża ropne. Lecz działalność jej może jedynie przygotować grunt dla wierceń i dla szerszego ruchu wiertniczego poszczególnych przedsiębiorstw. Nie rozwiąże jednak całkowicie tego problemu. Na wysiłek ten będą mogły się zdobyć wyłącznie tylko przedsiębiorstwa naftowe, o ile im się to zadanie ułatwi przez stworzenie odpowiednich warunków.

*

Za najpilniejsze zadanie uważam w tej chwili — jak to już wyżej wspomniałem — poprawę sytuacji przemysłu naftowego przez stworzenie warunków dla lep-

szego utargu w kraju. Cel ten może być osiągnięty przez motoryzację i zwiększenie w ten sposób spożycia krajowego, a równocześnie także przez zniżenie ciężarów podatkowych, obciążających zbytnio przetwory naftowe. Szczególny nacisk położyć należy na sprawę motoryzacji, od której rozwoju zależy przyszłość przemysłu naftowego. Jedno lub drugie wyjście jest koniecznością albowiem obecne ceny nie premjują wystarczająco wiertnictwa naftowego i dlatego wiertnictwo to nie rozwija się należycie.

Również bardzo ważne znaczenie dla przemysłu naftowego ma stałość stosunków pod każdym względem. Jeżeli wiercenia mają być prowadzone intensywnie i konsekwentnie, to stosunki naftowe nie mogą być płynne i powinny być w miarę możności ustabilizowane na czas dłuższy. Wszelka niepewność wnosi niepokój i działa osłabiająco na ruch wiertniczy. Powinny więc być wykluczone wszelkie niespodzianki i należy unikać wszystkiego, co podkopuje rentowność i godzi w podwaliny bytu kopalnictwa.

*

Przy sposobności poruszyć należy parę jeszcze spraw aktualnych i ważnych dla kopalnictwa naftowego.

Przedewszystkiem chodzi o jaknajrychlejsze uruchomienie funduszu popierania wiertnictwa naftowego na potrzeby mniejszych i słabszych przedsiębiorstw, podejmujących wiercenia za ropą naftową.

Bardzo ważnem zagadnieniem jest sprawa rur wiertniczych. Rury te zajmują w kosztach wiercenia pozycję najwyższą, cena ich zatem ma dla wiertnictwa bardzo poważne znaczenie. Dotychczas przemysł kopalniany posługiwał się przeważnie rurami używanemi, wyciąganemi ze starych, likwidowanych otworów. Obecnie rury te są niemal w zupełności wyczerpane. Sprawa ceny rur wiertniczych stała się zatem dla przemysłu naftowego zagadnieniem niezmiernie aktualnem i pilnem. Chodzi o ich potanienie i udostępnienie przedsiębiorstwom kopalnianym, gdyż ceny obecne tych rur są niedostępne nietylko dla mniejszych przedsiębiorstw, ale nawet dla całego przemysłu naftowego.

Również opał obciąża poważnie koszty wiercenia i eksploatacji. Gaz opałowy, dostarczany przedsiębiorstwom kopalnianym w zagłębiu borysławskiem jest za drogi wskutek tego, że obowiązuje na tym terenie układ kartelowy, do którego zupełnie niepotrzebnie należy Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin". Przemysł kopalniany musi zatem żądać rozwiązania tego porozumienia w celu obniżenia ceny gazu opałowego.

Nasze kopalnictwo naftowe odczuwa bardzo silnie braki obecnego ustawodawstwa górniczo-naftowego. Nabywanie praw naftowych od właścicieli gruntów, jak i prolongata tych praw natrafia często na trudności nie do przezwyciężenia. Spotykamy się albo z wygórowanemi żądaniami, albo też z nieuporządkowanym stanem prawnym, co uniemożliwia komasację terenu. Również brutta naftowe nie mogą być tolerowane w obecnej wysokości, gdyż nasz przemysł kopalniany nie wytrzymuje ich ciężaru. Musimy zatem domagać się od Rządu przeprowadzenia w czasie jaknajkrótszym nowelizacji prawa naftowego — przy zachowaniu zasady akcesji gruntowej — w sensie ułatwiającym przemysłowi naftowemu nabywania i odnawiania praw naftowych oraz komasacji terenów — na warunkach dostępnych dla kopalnictwa, i przy obniżeniu nadmiernych ciężarów bruttowych.

Dr. Ignacy Wygard

Zagadnienie poszukiwawcze w polskim przemyśle naftowym

Jest to sprawą notoryczną i nie wymaga dłuższych uzasadnień, że kardynalnym postulatem utrzymania i rozwijania przemysłu naftowego, tak u nas, jak i gdzieindziej, są intensywne wiercenia. Charakterystycznym objawem jest przytem fakt, że w krajach o znacznej produkcji intensywność wierceń nawet przy zwiększeniu się produkcji nietylko nie maleje, ale się zwiększa. Związane to jest z poszukiwaniem i odkrywaniem coraz to nowych rezerw terenowych.

Przy poszukiwaniach nowych terenów należy przedewszystkiem możliwie najwłaściwiej umieścić wiercenia poszukiwawcze. Oznacza to umieszczenie ich w warunkach, wykazujących najwięcej prawdopodobieństwa. Jeżeli postępowanie takie wskazane jest w krajach bogatych, o rentownej produkcji, to o ileż bardziej jest ono konieczne w naszych warunkach. Każde wiercenie umieszczone na nieznanym terenie poprzedzić winno jaknajskrupulatniejsze poszukiwanie w celu możliwie najdalszego wyeliminowania ryzyka, którego w zupełności oczywiście nigdy w kopalnictwie naftowem wyłączyć nie można.

Był kiedyś okres w Polsce, kiedy geologja naftowa była bardzo prosta. Kierowano się wyciekami ropnemi, znajdującemi się w wielkiej obfitości na powierzchni, prawie że na całej przestrzeni łańcucha karpackiego; był to czas, który starzy nafciarze jeszcze dziś wspominają, kiedy lekceważąco wyrażają się o pracach geologicznych i mówią: „Mac Garvey tam wiercił szyb, gdzie spadła rzucona czapka i miał ropę". Krytycy ci zapominają o tem, że te, dla oka geologa czy doświadczonego przedsiębiorcy łatwo dostępne tereny naftowe, są w przeważnej swej części już wyeksploatowane i że dziś odszukanie ropy musi iść dalej i głębiej.

Dowodem takiego stanu rzeczy jest ciekawa statystyka amerykańska, która wykazuje, że w dwudziestoleciu od 1910 do 1930 r. procent szybów suchych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej wzrósł prawie w dwójnasób (17,2% do 31,7%). Co to znaczy? Znaczy to, że i tam, jak i u nas i wszędzie, od terenów łatwo rozpoznalnych musiano odchodzić coraz dalej do terenów geologicznie trudniejszych. Procent szybów suchych, do którego należałoby dodać jeszcze szyby początkowo produkcyjne, a w rezultacie nierentowne, byłby w tym kraju, który reprezentuje 3/4 produkcji całego świata, jeszcze bez porównania większy, gdyby wierceń nie poprzedzało gruntowne przygotowanie geologiczne i geofizyczne.

I znów ciekawa rzecz. Procent szybów suchych w Polsce jest znacznie mniejszy. Zdawałoby się, że to mówi o większej rentowności naszego przemysłu (mniejszy element ryzyka). Niestety tak nie jest. Obraz taki pochodzi tylko stąd, że od kilkudziesięciu lat istnienia naszego przemysłu nie wyszliśmy właściwie poza tereny już dawno znane i odkryte. Obracamy się w złożach znanych lub niedalekich ich przedłużeniach, zmniejszając przez wiercenie coraz liczniejszych dziur w tem samem złożu ryzyko, a równocześnie także rentowność nowych i starych otworów.

Przyczyną tego stanu rzeczy jest brak zasobów pieniężnych, umożliwiających ponoszenie ryzyka nieudanego wiercenia. Czasem już jeden nieudany szyb powoduje bankructwo małej lub średniej firmy.

Zmiana dotychczasowego stanu rzeczy nastąpić może w sposób radykalny dopiero wtedy, jeżeli przygotować potrafimy rezerwy terenowe dla całego przemysłu, nienaganne pod względem teoretycznym i praktycznym.

Zadanie takie przekracza możliwości finansowe i organizacyjne poszczególnych firm i dlatego powierzono je „Pionierowi".

Rozpoczynając swoją działalność z końcem 1928 r., stanął „Pionier" przed niemałemi trudnościami przy układaniu swego programu.

Karpaty, poznane geologicznie stosunkowo najlepiej ze względu na odwiercone już tereny, jak i naturalne odsłonięcia, wykazywały i wykazują do dnia dzisiejszego na mapach geologicznych jeszcze cały szereg białych plam, a więc „krain nieznanych". Wielki kraj, prawie że od Krakowa do granicy rumuńskiej rozpościerający się przed Karpatami, był jedną wielką niewiadomą. Mówiono już wtedy i mówi się jeszcze obecnie o możliwościach ropnych i w innych częściach Polski, co jednak jest już tematem zupełnie odrębnym.

„Pionier" zabrał się przedewszystkiem do uporządkowania wszelkich wiadomości z geologji naftowej, odnoszących się do naszych terenów. Rezultatem jest pierwsze i jedyne, wielkie, systematycznie opracowane archiwum map, statystyki i danych geologicznych, dotyczących kopalń naftowych w Polsce od początku tego przemysłu.

W dalszym ciągu zajmowano się w „Pionierze" głównie fliszem karpackim dla stwierdzenia przedłużeń terenów znanych, a częściowo już eksploatowanych. Spowodowało to serję około 10 wierceń częściowo pozytywnych, jednakże nie zachęcających do dalszej akcji programowej „Pioniera" w obrębie Karpat.

Analiza statystyki i doświadczenia „Pioniera" potwierdziły znaną tezę, że jakkolwiek karpackie złoża fliszowe zawierają znaczne jeszcze zapasy ropy, to jednak warunki złożowe są mało sprzyjające dla odkrycia poważnych rezerw terenowych. Musieliśmy skonstatować, że:

a) odkrycie nowych złóż dotychczasowego typu nie rozwiąże zasadniczego problemu produkcyjnego Polski oraz, że:

b) Karpaty przedstawiają raczej odpowiednie pole działania dla indywidualnych przedsiębiorstw i to z uwagi na względną łatwość poszukiwań geologicznych i stosunkowo mniejsze środki potrzebne do poszukiwań.

W konsekwencji ustalono, że „Pionier" skoncentrować musi swoje wysiłki na obszarach dotąd zupełnie niezbadanych, na których poszczególne firmy nie prowadzą większych prac poszukiwawczych, ani nawet prowadzić ich nie mogą dla braku środków finansowych i organizacyjnych.

Zaczyna się tutaj drugi etap prac poszukiwawczych „Pioniera", w którym wysiłki nasze skoncentrowaliśmy na przedgórzu karpackiem.

Co nas skłoniło do zajęcia się przedewszystkiem tym najzupełniej nieznanym obszarem, którego dawniej przemysłowcy w kalkulację możliwości naftowych nie wciągali?

1) Analogje zagraniczne. Wszystkie poważne produkcje ropne zaczęły się w terenach górzystych, gdzie naturalnie znacznie łatwiej o wycieki. Z biegiem czasu poszukiwania i wiercenia przesunęły się na obszary nizinne, i tu dopiero odkryto złoża ropne, które przerastają w wysokim stopniu produkcję sąsiednich gór. Wystarczy wymienić Golf - Coast w Ameryce i Rumunję.

2) Już przy pierwszych pracach geologicznych na tym terenie skonstatowano na wielkich przestrzeniach od Śniatyna aż po Tarnów niewątpliwe znajdywanie się węglowodorów i poza wielkiemi terenami gazowemi w okolicy Stryja.

3) Trzecim i to bardzo ważnym przemysłowo argumentem jest szansa zdobycia nowych terenów w niewielkiej odległości od pasa terytorjalnego, w którym skoncentrowane są dotychczas trwałe inwestycje kopalniane i rafineryjne; inwestycje takie mogą być w całości lub w części wykorzystane, a stały-

by się może bezwartościowe i musiałyby być ponowione w wypadku odkrycia nowych terenów w znaczniejszej odległości.

4) Jest rzeczą stwierdzoną, że formy tektoniczne omawianego tu obszaru są łagodne i w porównaniu z Karpatami o wiele korzystniejsze, tak, że w wypadku prawdopodobnego zalegania złóż ropnych i ich odkrycia, będziemy w kilku miejscach mieli do czynienia z wielkiemi i łatwo dostępnemi rezerwami terenowemi. Tych wszystkich warunków spełnić nie mogą ani w przybliżeniu, w tej chwili przynajmniej, żadne inne tereny w Polsce możliwie ropne.

Zabierając się do racjonalnego badania ogromnych obszarów, ciągnących się w linii powietrznej na przestrzeni kilkuset kilometrów i obszarów takich, które najciekawsze znamiona ukrywają przed okiem geologa spowodu dyluwialnego zakrycia całego terenu, musieliśmy dokładnie obmyśleć plan kampanji. Musieliśmy sobie powiedzieć, że:

1) do badań poszukiwawczych zastosujemy wszystkie metody, jakiemi dzisiejsza geologja rozporządza oraz, że
2) badaniami objąć musimy możliwie jak największe obszary, ponieważ tylko przez porównanie uzyskuje się możliwość wyciągnięcia wniosków co do wyboru punktów pod głębokie wiercenia poszukiwawcze.

Zdjęcia terenowe, najpierw przeglądowe, potem szczegółowe, powierzono własnym geologom, a także pracownikom naukowym katedr geologji przy naszych wyższych uczelniach.

Równolegle, a na niektórych obszarach i przed rozpoczęciem zdjęć geologicznych, przeprowadza się badania geofizyczne, stanowiące integralną część geologicznego programu poszukiwawczego.

Badania geofizyczne zaczęliśmy stosować już dawniej, jednakże stosowane metody, jak i konieczność posługiwania się zagranicznemi ekipami, nie dały zadawalniających rezultatów. Z biegiem czasu udało się nam wyszkolić własnych specjalistów, wykształconych w kraju i zagranicą i stworzyć własny oddział geofizyczny.

Dzięki takiej reorganizacji można było w samym tylko okresie letnim ostatniego roku zbadać sejsmicznie prawie 2.000 km², dokonać pomiarów grawimetrycznych na prawie 50-ciu stacjach obserwacyjnych i dokonać obserwacyj magnetycznych na przestrzeni 7.000 km² w 3.500 punktach.

Pomijając prace w Karpatach, w których „Pionier" skartował dotąd około 6.000 km², obejmuje opracowanie geologiczne „Pioniera" dotychczas 13.000 km², z czego 3.000 km² przypada na zdjęcia bardzo szczegółowe, obejmujące płytkie wiercenia, szybiki kopane i t. d.

Sam rok 1935 ma w powyższej cyfrze udział około 6.000 km² zdjęć geologicznych szczegółowych i przeglądowych, co dowodzi bardzo znacznego zintensyfikowania prac.

W naszych pracach geologicznych szczególny nacisk położono na sztuczne odkrywki przez kopane szybiki i płytkie wiercenia w głębokości 50 do 220 m.

W tym roku odwierciliśmy około 40 szybów, otrzymując z nich prawie 4.000 m rdzeni.

Systematycznego i k o n s e k w e n t n e g o opracowywania rdzeni, mimo ich zbierania w różnych instytucjach, dotychczas w Polsce nie przeprowadzono.

Już po r. 1918 dokonano i dokonuje się ciągle dla różnych celów bardzo wiele wierceń na całym terenie Polski, a nawet zbierane są przytem rdzenie. Gdyby instytuty, które rdzenie te zbierają, miały same odpowiednie możliwości, albo też, gdyby można było wszystkie te rdzenie skoncentrować dla opracowania w laboratorjum „Pioniera", moglibyśmy wiadomości nasze znacznie rozszerzyć, rozporządzając wielkim materjałem porównawczym.

Dla opracowania materjałów rdzeniowych, urządziliśmy laboratorjum, w którem przeprowadzane są badania petrograficzne, mikropaleontologiczne i chemiczne. O rozmiarach naszej pracy świadczy wykonanie przeszło 2.000 analiz chemicznych rdzeni na zawar-

tość bitumów, i zbadanie przeszło 3.000 punktów z rdzeni na mikrofaunę. Przy badaniach naszych zatrudniamy 20 pracowników naukowych i współpracujemy w kwestjach specjalnych z instytucjami naukowemi wyższych uczelni.

Do czego zmierza nasza praca?

Do odkrycia wielkiej i taniej ropy. Wygląda to w pierwszej chwili na sprzeczność, skoro ciągle mówi się o konieczności podtrzymywania u nas wysokiej ceny ropy. Tak, wysoka cena ropy jest właśnie konieczna, by uzyskać środki na poszukiwanie taniej.

Droga naszej pracy wiedzie w poszukiwaniu rezerw terenowych, przedewszystkiem do wyeliminowania tych terenów, na których wiercić nie należy. Wiedzie więc przedewszystkiem do możliwego ograniczenia ryzyka; następnie dopiero wskazać mamy te tereny, które przemysłowi służyć mają jako nowe warsztaty jego pracy.

Nie ogranicza się na tem, co powiedziałem, rola „Pioniera". Rentowność i konkurencyjność naszego przemysłu zależy oczywiście od możliwości obniżenia kosztów produkcji; stanie się to z chwilą odkrycia szybów o wielkiej wydajności. Do tego jednak czasu zmierzać musimy do obniżenia kosztów produkcji przez zmianę metod produkcyjnych. Dziedzinę tę włączył „Pionier" do swojej pracy i wykazać się może w tej chwili, dokonanem wspólnie ze Stowarzyszeniem Polskich Inżynierów Naftowych, opracowaniem odbudowy ciśnienia złoża w naszym dotychczas najważniejszym terenie naftowym, t. j. w Borysławiu.

Na nowe wiercenia w Borysławiu, tracącym stale produkcję, — na wiercenia bardzo kosztowne, bo bardzo głębokie, niema pieniędzy, ani też niema tam odpowiednich rezerw terenowych. Chodziło więc o wypracowanie takiej metody, która bez potrzeby nowych wierceń podniesie produkcję przez wydostanie ze złoża tych znacznych ilości ropy, jakie tam jeszcze pozostały.

Jest to w problemie poszukiwania rezerw zadanie uboczne, lecz bardzo ważne i w dzisiejszych warunkach własnościowych i innych, na tym terenie wcale niełatwe.

Z przedstawionego stanu rzeczy wynika, że zakres pracy poszukiwawczej „Pioniera", a zarazem koszt tej pracy, po której spodziewamy się wyników pozytywnych dla całego przemysłu, jest niemały, a tymczasem zachodzić może obawa przedwczesnego wyczerpania rozporządzalnych jeszcze funduszów przed całkowitem zrealizowaniem programu, tem bardziej, że nie wydaje się wcale możliwe częściowe choćby przerzucenie na poszczególne firmy głębokich wierceń poszukiwawczych, które są i muszą być oczywiście ostateczną składową programu poszukiwawczego, skoro brak rentowności przedsiębiorstw stawia pod znakiem zapytania nawet najkonieczniejsze ich inwestycje.

Dla porównania wysiłków poszczególnych państw w poszukiwaniach naftowych przytoczę parę cyfr:

W ł o c h y. Prace poszukiwawcze rozpoczęto w roku 1926 przez towarzystwo, analogiczne w swych założeniach do „Pioniera", — o nazwie AGIP. Towarzystwo to, — w którem Rząd bierze wybitny udział finansowy, — wyposażono w kapitał 200,000.000 lirów. Dotacje rządowe do r. 1933-go wynosiły dalszych 50,000.000 lirów. Rezultat praktyczny był bardzo mały, gdyż w r. 1933 produkcja całkowita wynosiła zaledwie 1.300 cystern rocznie. Mimo to w roku 1933 rząd italski uchwalił dalszą dotację 90,000.000 lirów, przewidując w najbliższem 5-cioleciu 90 szybów poszukiwawczych.

N i e m c y. W r. 1934 i 1935-tym przeznaczył Rząd Rzeszy 10,000.000 Mk. na wiercenia poszukiwawcze, ponosząc 50% kosztów wiercenia każdego szybu poszukiwawczego poza obrębem znanych złóż. Zaznaczyć przytem należy, że kartowanie geologiczne i badania geologiczne pokrywane są przez Rząd Rzeszy, który w samej tylko drugiej połowie 1934 r. przeznaczył na prace geofizyczne 325,000.000 marek.

W tem miejscu warto może podkreślić, że nasze prace poszukiwawcze są tem uciążliwsze, że nie rozporządzamy wogóle mapami geologicznemi. Powołany do tego zadania Państwowy Instytut Geologiczny nie jest wyposażony w odpowiednie środki finansowe, tak, że w ciągu 16-tu lat naszej niepodległości wydano zaledwie dwa arkusze. Cała Polska podzielona jest na około 450 arkuszy, tak, że przy obecnem tempie pracy sporządzenie całej mapy geologicznej Polski musiałoby potrwać jeszcze przeszło 3.000 lat!

Nawet Państwa takie, jak Węgry i Czechosłowacja, prowadziły w ostatnich latach intensywne wiercenia poszukiwawcze na koszt publiczny.

W naszych warunkach obecnych trudno wymagać od Państwa, by uczyniło podobne wysiłki, sądzę jednak, że Państwo, chociażby tylko jako właściciel wielkich obszarów możliwie ropnych, ma największy interes w zrealizowaniu tych wartości majątkowych.

Z terenów państwowych, wydzierżawionych pod eksploatację ropy, ma Skarb Państwa dochód z bruttów, metrowego i t. p. Jestem pewny, że administracja tych terenów zużyłaby najbardziej celowo zainkasowane stąd pieniądze, obracając je na geologiczne zbadanie pozostałych swoich własnych obszarów. Przyśpieszyłoby to w znacznym stopniu sfruktyfikowanie tych terenów przez przedsiębiorców naftowych.

Mówiąc już o państwowych terenach naftowych, chciałbym wysunąć jeszcze jedną kwestję. Odstępywanie praw na tych terenach odbywa się na podstawie formularza kontraktowego, ustalonego komisyjnie przed wielu laty w warunkach zupełnie odmiennych. Formularz ten jest dziś zupełnie nieaktualny i odstrasza reflektantów od wierceń na terenach państwowych.

Byłoby rzeczą bardzo pożądaną powołanie komisji, możliwie na naszym terenie, przy współudziale Wyższego Urzędu Górniczego, Dyrekcji Lasów, Prokuratorji generalnej i zainteresowanych sfer naftowych, dla ustalenia nowego tekstu formularza. Być może, że znajdą się przy tej sposobności także firmy, które przez bliski kontakt Wyższego Urzędu Górniczego z Lwowską Dyrekcją Lasów, umożliwią wprowadzenie prostszego i szybszego postępowania, tak przy propagandzie państwowych terenów, jak i nabywaniu na nich praw naftowych.

Jeszcze kilka słów o terenach nie będących własnością Państwa.

Jak długo akcja czysto pioniersko-poszukiwawcza nie była intensywna i chodziło tylko o wiercenia przemysłowe na terenach raczej znanych, sprawa nabywania terenów i to stosunkowo niewielkich, nie natrafiała na zbytnie trudności, tembardziej, że kwestja dalszego czy krótszego okresu, jakich wymagało przygotowanie i zawarcie umów, nie odgrywała tak wielkiej roli. Dziś jest inaczej. Szybka akcja poszukiwawcza wymaga szybkiego zawierania umów i wielkich terenów. Nie można wstrzymywać wierceń poszukiwawczych wskutek niemożności zapewnienia sobie w krótkim czasie terenów, a trudno znów wiercić bez zapewnienia sobie obszarów odpowiednich, w wypadku bowiem pozytywnego wyniku, stałyby się najbliższe tereny objektem haussy spekulacyjnej ze szkodą dla prawdziwych przemysłowców. Pozatem nastąpiłoby rozdrobnienie terenowe, uniemożliwiające racjonalną gospodarkę, a więc przynoszące za sobą to, co jest do dzisiejszego dnia klęską Borysławia.

Obowiązująca ustawa naftowa, opierająca się o zasadę akcesji, stwarza więc pewien hamulec w dziedzinie działalności poszukiwawczej. Nowy projekt ustawy górniczej nie spotkał się z dodatnią opinją sfer naftowych spowodu swego może zbyt gwałtownego zerwania z systemem akcesji, który jednak posiada też swoje walory.

Zaproponowałbym więc tymczasową nowelizację, zawierającą rozwiązanie pośrednie, przez wprowadzenie autorytatywnego rozjemstwa Władz górniczych przy nabywaniu i prolongowaniu praw naftowych.

Nie chcę w tem miejscu dłużej projektu tego rozwijać, sądzę jednak, że ułatwiłby on w znacznej mierze komasację terenów i to tak nowych poszukiwawczych, jak i na obszarach odkrytych, wymagających jednak zracjonalizowania gospodarki eksploatacyjnej. Mam tu na myśli w pierwszym rzędzie Borysław. Drogą tą doszlibyśmy także do słusznego ograniczenia obciążeń bruttowych i innych. Nowela wprowadzająca, przy uszanowaniu zasady akcesji, obowiązkowe rozjemstwo władz górniczych, doprowadziłaby do usunięcia szkodliwych stron systemu akcesyjnego, bez wprowadzenia gwałtownych zmian w tym systemie. Nowela taka mogłaby być przejściem do ewentualnej kompletnej nowelizacji ustawy naftowej.

Wracając na zakończenie do roli „Pioniera" i do jego pracy nad znalezieniem dla Państwa i przemysłu nowych i wielkich rezerw terenowych, chciałbym podkreślić, że zadanie to chociaż wdzięczne, było jednak przez długi czas niepopularne. Spotkałem się nieraz z ironicznem powiedzeniem: „Pionier" tylko tam wierci, gdzie niema ropy. Oczywiście „Pionier" mógłby sobie to zadanie bardzo ułatwić, umieszczając wiercenia na terenach prawie że odkrytych. Miałby wtedy napewno sukcesy w postaci produkcji ropnej, ale sprzeniewierzyłby się swojemu właściwemu zadaniu.

„Pionier" rzeczywiście może tylko tam wiercić, gdzie w tej chwili ropy niema, gdzie jednak przewiduje jej możliwość, a określenie tej możliwości zależy od długiej, żmudnej i konsekwentnej pracy, zawierającej w sobie dużo abnegacji przed wykazaniem się szybkiemi i łatwemi wynikami.

„Pionier" zakłada swoje szyby tam, gdzie ich właśnie żadna firma indywidualna spowodu bardzo wielkiego ryzyka założyć dziś nie może. Nie ma metody geologicznej, ani geofizycznej, któraby wskazywała bezpośrednio fakt istnienia złoża ropnego, jak i jego obfitość. Praca geologa i geofizyka umożliwia jedynie wyeliminowanie jednych obszarów i wskazanie drugich, co do których na podstawie badań, przeprowadzonych sumiennie wszelkiemi dostępnemi metodami, stwierdzić można, że istnieją korzystne warunki zalegania w nich złóż ropnych.

Czy i w jakich ilościach ropa znajduje się tam rzeczywiście, — na to pytanie może odpowiedzieć tylko wiercenie i dlatego wierceń tych musi być jaknajwięcej, oczywiście rozpoczętych zawsze po należytem przygotowaniu.

W referacie na temat **„Zagadnienia fiskalne przemysłu naftowego"** podkreślił **dr Stanisław Schaetzel**, że i na tym terenie zaznacza się wyraźnie odrębność przemysłu naftowego. Nadmienił, że wedle rozporządzenia wykonawczego o państwowym podatku przemysłowym (§ 55, do art. 13), za oddzielne przedsiębiorstwo górnicze w kopalniach nafty uważa się:

> „zespół szybów, wież wiertniczych i tym podobnych urządzeń, należących do jednego przedsiębiorstwa, a znajdujących się w obrębie jednego pola naftowego lub nawet kilku pól naftowych, pozostających jednak w bezpośredniej ze sobą styczności."

Stwierdziwszy trafność tego określenia, przypomniał, że w odniesieniu do takiej właśnie jednostki administracyjnej i gospodarczej, wydało Ministerstwo Skarbu okólniki z dnia 19. V. 1925 r. LDPO 1776/II i z dnia 29. XI. 1926 r. LDPO 5945/II, któremi zarządziło co następuje:

> „Ministerstwo Skarbu, licząc się ze specjalnym charakterem przedsiębiorstw kopalniano - naftowych i z koniecznością popierania rozwoju przemysłu naftowego, tudzież stojąc na stanowisku, że traktowanie urządzeń kopalnianych jednego i tego samego przedsiębiorstwa naftowego jako całości, a w związku z tem uznanie kosztów zabezpieczenia przychodów, nie stoi w sprzeczności z przepisami ustawy o państwowym podatku dochodowym zarządziło co następuje:
>
> W naftowych firmach... należy ... uznawać za potrącalne z przychodów przedsiębiorstwa, koszty wiercenia szybów nafto-

wych, obejmujące wydatki na robociznę, opał i zużyte przy wierceniach materjały i narzędzia. Tytułem prawidłowych odpisań na zużycie inwentarza szybów naftowych, znajdującego się na powierzchni ziemi, firmy mogą potrącić z przychodów 20% wartości książkowej takiego inwentarza. Odnośnie do amortyzacji praw naftowych dozwolona jest stawka 10% przy terenach eksploatowanych, i stawka 4% przy terenach nie eksploatowanych."

Wyjaśnił, że powyższe stanowisko uwzględnia dwa niezmiernie dla nas ważne momenty:

Pierwszy, to konieczność ciągłości pracy w kopalnictwie naftowem i uznanie, że ropa dowiercona na jednym szybie nie jest dochodem nadającym się do opodatkowania, gdyż z wpływów za tę ropę odwiercone być muszą dalsze szyby i że dochód z jednego szybu pokryć musi koszty odwiercenia szybów następnych, a dopiero nadwyżka dochodu, osiągnięta po potrąceniu kosztów wszystkich szybów wierconych kolejno na danej kopalni, traktowana być może w danym okresie jako podstawa do wymierzenia i ściągnięcia podatku dochodowego.

Drugim jest uznanie, że w kopalnictwie naftowem niema inwestycji w rozumieniu wszystkich innych gałęzi gospodarczych, gdyż przeważna większość t. zw. „inwestycyj", to faktycznie bieżące koszty ruchu, względnie urządzenia, zużywające się zupełnie w ciągu bardzo krótkiego czasu. Przytoczył dla przykładu cały inwentarz szybów naftowych, znajdujący się na powierzchni ziemi, jako ten, który amortyzowany być może wedle przytoczonego rozporządzenia w ciągu lat pięciu, oraz szereg materjałów tego rodzaju, jak narzędzia wiertnicze, liny, a w dużej mierze także żerdzie i rury, których koszt nabycia, narówni z wydatkami na robociznę i opał, jest niczem innem, jak bieżącym kosztem ruchu. Wspomniał, że praktyka władz skarbowych trzymała się przez szereg lat powyższych zasad i dopiero ostatnie lata przynoszą niepożądane zmiany w odniesieniu do rur wiertniczych.

Podkreślił ważność sprawy amortyzacji dla przedsiębiorstw naftowych i konieczność możliwego uelastycznienia tego zagadnienia z uwagi na to, że o wysokości przychodu i kosztów decydują w przedsiębiorstwie naftowem zmienne i niedające się przewidzieć warunki pracy poszukiwawczej, wiertniczej i eksploatacyjnej oraz tego rodzaju niespodzianki jak zagwożdżenie otworu wiertniczego i wynikająca stąd utrata produkcji, oraz długotrwałe nieraz, a zawsze bardzo kosztowne, instrumentowanie szybu.

Wskazał przytem najzupełniej słusznie na traktowanie naszego przemysłu jako szczególnie wdzięcznego objektu dla różnego rodzaju bezpośrednich i pośrednich danin publicznych, przyczem przytoczył następujące z nich:

1) Podatek spożywczy od olejów mineralnych, którego nie opłacają inne równorzędnie stosowane materjały, jak np. węgiel, stosowany narówni z olejem opałowym, benzol i spirytus, używany do napędu samochodów narówni z benzyną, gaz miejski i prąd elektryczny, spełniające w gospodarstwach zamożniejszych to samo zadanie, które właśnie w gospodarstwach uboższych spełnia nafta świetlna, terpentyna, używana w miejsce benzyny lakowej, i t. p.

2) Dodatek do podatku od olejów mineralnych na Fundusz Drogowy, pobierany od tych produktów naftowych, które nie mają nic wspólnego z budową i eksploatacją dróg, jak np. benzyna przemysłowa, używana w pralniach chemicznych, lub olej gazowy stosowany w przemyśle rolniczym, w gazowniach, elektrowniach i t. p.

3) Podatek komunalny od kopalń naftowych, pobierany od przedsiębiorstw kopalnianych bez żadnego gospodarczego uzasadnienia, przemysł naftowy bowiem nie znajduje się bynajmniej w sytuacji gospodarczej lepszej, aniżeli inne gałęzie produkcji.

4) Podatek obrotowy od ropy, przypadającej na udziały brutto, a więc od ropy związanej w swem założeniu najściślej z własnością eksploatowanego gruntu i nie stanowią-

cej wskutek tego obrotu przedsiębiorstwa kopalnianego, ropy, która pozatem obciążona jest z tego właśnie powodu bardzo wysoką stawką podatku rentowego.

5) Opłaty stemplowe i notarjalne związane z wprowadzoną niedawno „notarjalnością" kontraktów naftowych.

6) Nadmierne opłaty za rurociągi na drogach państwowych i samorządowych.

7) Opłaty samorządowe za tablice firmowe ustawiane na żądanie władz górniczych.

8) „Opodatkowanie" dzwonków elektrycznych na stacjach benzynowych.

Zajął się następnie poszczególnemi zagadnieniami i sprawami podatkowemi, oraz różnemi obciążeniami przemysłu naftowego, które należycie oświetlił i umotywował.

Sprawę notarjalności kontraktów naftowych oświetlił następująco:

Ustawa naftowa określa wyraźnie, że prawo poszukiwania i wydobywania minerałów żywicznych powstaje przez jednostronne, sądownie lub notarjalnie uwierzytelnione, oświadczenie właściciela nieruchomości, stwierdzające, że prawa notarjalnie uwierzytelnione, oświadczenie właściciela nieruchomości, dotyczące odłączenia prawa poszukiwania i wydobywania minerałów żywicznych, dlatego właśnie, że nie jest umową, nie wymagało i nie wymaga formy aktu notarjalnego, lecz tylko formy pisemnej i legalizacji podpisu przez notarjusza. Taką też była praktyka przez szereg lat, aż do dnia wejścia w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28-go października 1933 roku (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 609), normującego prawo o notarjacie.

Artykuł 82 prawa o notarjacie, postanawiający w § 1, że „umowy o przejście, ograniczenie lub obciążenie prawa własności od nieruchomości powinny być pod nieważnością samej umowy sporządzane w formie aktu notarjalnego", interpretowany jest obecnie rozszerzająco w ten sposób, że zmusza się przedsiębiorstwa naftowe do przenoszenia praw naftowych przy pomocy dokumentu sporządzonego w formie aktu notarjalnego. Interpretacja ta niema żadnego uzasadnienia prawnego, naraża natomiast przemysł naftowy na bardzo duże trudności i niepotrzebne wydatki.

Jak wiadomo, sporządzenie t. zw. „kontraktu naftowego" nie jest rzeczą łatwą, a używani są do tego celu adwokaci, wybitni specjaliści w tym kierunku. I obecnie, gdy władze wymagają do ważności przeniesienia praw naftowych aktu notarjalnego, cała treść takiego aktu sporządzana jest przez adwokata, gdyż notarjusz z konieczności mniej obeznany z życiem przemysłowem, natrafia normalnie przy sporządzaniu takiego aktu na różne trudności. Tekst gotowego „kontraktu naftowego", sporządzonego przez adwokata, oddaje się w praktyce notarjuszowi, który go bez zmiany treści przepisuje, nadając mu jedynie formę zewnętrzną przepisaną dla aktu notarjalnego. W rezultacie opłaca przemysł naftowy podwójne koszty, raz bowiem zapłacić musi specjaliście adwokatowi za sporządzenie treści aktu, drugi raz natomiast opłaca niepotrzebnie i wbrew ustawie wysoką taksę notarjalną.

Zachodzą także i inne dalsze trudności, a przedewszystkiem przy t. zw. „komasacjach", zawieranych na podstawie umów zwykle z kilkunastu lub kilkudziesięciu właścicielami rozdrobnionych działek gruntowych.

Uzyskanie oświadczeń od takiej ilości osób, zniewolenie wszystkich do pozostania w kancelarji notarjalnej aż do chwili odczytania i podpisania aktu, a nawet samo przybycie wszystkich tych kontrahentów, którzy nieraz w różnych wsiach mieszkają, w jednym i tym samym dniu i godzinie do kancelarji notarjalnej, jest niezmiernie utrudnione. W następstwie tego spisuje się w tych wypadkach akt notarjalny z tą lub inną grupą współwłaścicieli, a z chwilowo nieobecnymi sporządza się później dalsze osobne akty notarjalne, co niebywale utrudnia całe postępowanie, mnoży zupełnie niepotrzebne koszty i opaźnia prace wiertnicze.

Dalsze wywody dyrektora dra Schaeztla streszczają się w zamieszczonych oddzielnie postulatach podatkowych i w argumentach, któremi postulaty te uzasadnione zostały.

Inż. Stanisław Zarzecki w referacie na temat **„Problemy komunikacyjne przemysłu naftowego“** dał obraz obciążeń przemysłu naftowego pod tym względem. Wyraził się, że obciążenie przemysłu kosztami przewozu nie może zaliczać się w pewnym sensie do obciążeń sztywnych. Gdy bowiem w roku 1929 rozpoczął się olbrzymi spadek cen przetworów naftowych na rynkach światowych, spadek, sięgający wówczas 40% cen poprzednich, i w tym właśnie okresie Kolej nasza podniosła frachty eksportowe o 10%. Podwyżka ta do dnia dzisiejszego nie została skasowana. Zresztą w samej podstawie konstrukcji obecnej taryfy istnieje poważne obciążenie na niekorzyść przemysłu naftowego, powstałe stąd, że Kolej dla przewozu przetworów naftowych zastosowała większą podwyżkę ogólną dawnej taryfy, niż dla wszelkich innych towarów. Wprowadzona w życie w r. 1929 nowa taryfa kolejowa miała zostać podwyższona globalnie o 18%, jednakże w stosunku do przemysłu naftowego podwyżka wyniosła przeciętnie 26%.

Wyjaśnił również, że niezależnie od wyżej skreślonych okoliczności, obciążenie przewozami kolejowemi przetworów naftowych wzrosło relatywnie w ostatnich czasach wprost niebywale, a to w związku ze stałym spadkiem cen przetworów. W Warszawie np. cena benzyny spadła ze Zł. 89,10 na Zł. 62,93 za 100 kg., a więc o 29,4%, podczas gdy obciążenie kosztami przewozu w relacji Drohobycz — Warszawa zwiększyło się do 26,2%. W tej samej relacji cena nafty obniżyła się o 32,8%, podczas gdy obciążenie kosztami przewozu wzrosło do 45,4%.

Analogiczne obliczenie w relacji Drohobycz—Poznań wykazuje wzrost kosztów przewozu benzyny o 31,2%, zaś zmniejszenie ceny o 27,8%, a przy nafcie wzrost kosztów przewozu o 37,3%, przy obniżce ceny o 29,7%.

W relacji Drohobycz—Katowice stawki przewozowe dla oleju gazowego wzrosły o 15,5%, podczas gdy cena tego produktu spadła o 24,1%.

Jeszcze bardziej rażące jest zwiększenie się w czasie od 1929 do 1935 r. różnicy między ceną produktów w eksporcie a wysokością eksportowych stawek taryfowych w tych samych latach.

W czasokresie tym cena benzyny spadła o 74%, a stawki taryfowe w stosunku do wartości produktu wzrosły z 6,2% do 25%.

Analogicznie obliczony procent kosztów przewozu przy eksporcie nafty wykazuje wzrost w stosunku do jej wartości z 13,9% do 29,8% — przy oleju gazowym z 17,3% do 42,1% — a przy olejach smarowych z 9,8% do 24,6%.

Omówił następnie poszczególne zagadnienia naftowe z dziedziny transportu kolejowego, ujmując je w szereg należycie uzasadnionych żądań, które znajdują się na osobnem miejscu — między postulatami.

Dr Tadeusz Mikucki w referacie na temat **„Zagadnienia socjalne w przemyśle naftowym“** przedstawił system płac w naszym przemyśle i oświetlił warunki, w jakich system ten powstał i kształtował się.

Z oświetlenia stanu zatrudnienia w tym przemyśle wynika, że był on w poszczególnych latach następujący:

w roku	1928	16.831	robotników
„ „	1929	16.062	„
„ „	1930	14.905	„
„ „	1931	13.643	„

w roku	1932	13.231	robotników
„ „	1933	12.389	„
„ „	1934	12.722	„
„ „	1935	13.381	„

Stan ten jak się okazuje, pogorszył się w stosunku do roku 1930 o 10%. Wynika z tego, że w przemyśle naftowym nie było tak silnych masowych redukcyj robotniczych, jak w innych rodzajach przemysłu.

Scharakteryzował następnie w sposób dość szczegółowy obecną umowę zbiorową i korzyści jakie osiągają z niej robotnicy. Porównał zarobki robotnicze z ceną ropy i utargiem produktów naftowych. Okazuje się, że w okresie od stycznia 1930 r., a więc od roku, w którym sytuacja przemysłu naftowego zaczęła się wyraźnie pogarszać, do stycznia roku bieżącego spadła płaca szychtowa robotników o 18.3%, podczas gdy cena ropy spadła o 28.8%, a utarg produktowy aż 35%. Globalny utarg przemysłu naftowego obniżył się z 206 miljonów złotych w roku 1930 — na 112,5 miljonów złotych w roku 1935, t. j. o 45%. Gdyby ruchomy mnożnik „drożyźniany", niestosowany już od roku 1932, stanowił nadal podstawę do obliczania i ustalania płac robotniczych, to płace te byłyby dziś o 19.72% niższe.

Mówiąc o ubezpieczeniach społecznych, wyraził się, że przerost administracji, a niejednokrotnie także nieudolna gospodarka sprawiły, że ubezpieczony przy wysokich stawkach, które opłacać musi, nie odnosi z ubezpieczenia nieomal żadnych korzyści. Wystąpił z żądaniem jaknajszybszego i gruntownego zreformowania naszych ubezpieczeń socjalnych, dodając że reforma ta powinna pójść po linji wydatnego powiększenia świadczeń na rzecz ubezpieczonych, przy równoczesnem obniżeniu kosztów administracji, czego zresztą jednogłośnie domaga się również świat pracy. W dzisiejszym bowiem stanie marnują się olbrzymie kwoty, płacone zarówno przez przemysł, jak i ubezpieczonych, nie przynosząc nikomu korzyści.

Referat swój zakończył p. dr Mikucki następująco:

Robotników naftowych zaliczyć można, o ile chodzi o środowiska z których pochodzą, do dwóch grup. Do pierwszej należą robotnicy pochodzący ze wsi, i to przeważnie z krośnieńskiego i jasielskiego, gdzie najczęściej posiadają własne gospodarstwa rolne. Z nich rekrutują się głównie wiertacze i pomocnicy szybowi, a jest to element pojętny, wytrwały i zamiłowany w swoim zawodzie. Sława polskiego wiertacza, pochodzącego z tych właśnie t. zw. „mazurów", jest zresztą ugruntowana nietylko u nas, ale dosłownie w całym świecie. Swą zapobiegliwością i pracą dochodzą nieraz do znacznej zamożności, a zarobione pieniądze obracają przeważnie na powiększenie swoich gospodarstw rolnych.

Druga grupa robotników, to robotnik w znacznej większości niewykwalifikowany, lub niżej kwalifikowany, pochodzący z ośrodka raczej miejskiego, jakiem jest zagłębie drohobyckie. Sytuacja ekonomiczna tej drugiej grupy robotników jest oczywiście gorsza, gdyż zarabiają mniej i nie posiadają tego zabezpieczenia, które daje własny kawałek ziemi.

Konstatując naogół rzeczowe i życzliwe ustosunkowanie się robotników naftowych do pracodawców, stwierdzić musimy, iż jest ono bądźcobądź uzasadnione tym w pierwszej linji faktem, że robotnik naftowy i jego siły nie były nigdy w naszej gałęzi produkcji przedmiotem wyzysku. Robotnik nasz pracował i pracuje — dziś niewątpliwie jeszcze intensywniej niż do niedawna, bo etaty robotnicze są mniejsze — niemniej jednak i dziś zajęcie to niema charakteru pracy ponad siły, bezwzględnej, rujnującej zdrowie i robiącej z człowieka bezduszną maszynę. Robotnicy naftowi odczuwają tę różnicę między ich położeniem, a położeniem robotników w innych przemysłach i dają niejednokrotnie wyraz w rozmowach z pracodawcami, iż cenią sobie ten sposób pojmowania pracy przez reprezentantów naszych przedsiębiorstw.

Na pomyślne ułożenie się stosunków mię-

dzy pracodawcami i robotnikami wpływa wreszcie i ten fakt, że robotnicy muszą uznać, iż wielokrotne obniżki cen produktów naftowych, przeprowadzone w ostatnich latach, nie odbiły się dotychczas prawie zupełnie na wysokości ich płac, a pomimo tak niebywale ciężkiej sytuacji finansowej naszych przedsiębiorstw nie padło z naszej strony od szeregu miesięcy ani jedno słowo za obniżką płac.

Przedstawione wyżej okoliczności dowodzą, że stosunki między przedsiębiorstwami i robotnikami w przemyśle naftowym uznać należy za dobre i poprawne.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że robotnicy naftowi nie są naogół podatni hasłom wywrotowym, a komunistów mamy, zwłaszcza w kopalnictwie, znikomą ilość. Większość robotników to socjaliści należący do P. P. S. Próby zorganizowania w naszych zagłębiach innych partyj dotychczas zawodziły. Tu należy wymienić nieudałą próbę założenia przed laty Narodowej Partji Robotniczej, czyli N. P. R., która nie doczekała się większej ilości zwolenników, i wkrótce zakończyła swój żywot. Ostatnio wyłoniony obóz Z. Z. Z. jest wprawdzie nieliczny, zaczyna jednak w życiu robotniczem odgrywać pewną rolę.

Wzajemne stosunki pracodawców i robotników cechuje naogół obustronne zaufanie. Główną rolę odgrywa tu pewna tradycja — robotnicy pracują tu lata całe w tej samej firmie, stąd między kierownictwem kopalni czy przedsiębiorstwa a robotnikami wytwarza się zasadniczo atmosfera pewnej zażyłości, oparta na wzajemnem zainteresowaniu i życzliwości. Poważniejsze zatargi są u nas objawem rzadkim i nie miewają podłoża politycznego; przebieg nielicznych strajków był spokojny. Przewódcy robotników panują naogół nad masą robotniczą, skutkiem czego niema u nas wypadków niszczenia mienia firmowego, lub dzikich ekscesów, o których słyszy się niekiedy w innych przemysłach. Warsztat pracy jest u nas zawsze szanowany i ceniony, co świadczy dobrze o uświadomieniu gospodarczem i wyrobieniu naszych robotników.

Nad referatami temi wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos przedstawiciele przemysłu naftowego, bądź podnosząc rozmaite sprawy, bądź też rozwijając i oświetlając bliżej poszczególne zagadnienia referatowe — oraz członkowie Komisji, udzielając wyjaśnień w sprawach wysuniętych w referatach i dyskusji.

Rola zreasumowania poruszonych zagadnień przypadła w udziale p. posłowi drowi Jerzemu Kozickiemu, który przemawiał jako pierwszy dnia następnego. W dłuższem przemówieniu podkreślił on i uwypuklił poszczególne kwestje, kładąc silny nacisk na konieczność uwzględnienia zgłoszonych postulatów, gdyż wymaga tego interes naszego kopalnictwa i problemat wierceń naftowych.

Zamykając obrady, wygłosił Dyrektor Peche, jako przewodniczący Komisji, dłuższe przemówienie, w którem omówił rezultaty dwudniowych prac, nadmieniając, że Rząd interesuje się żywo problemem naftowym, o czem świadczy najlepiej szereg pociągnięć rządowych w ostatnich latach w odniesieniu do przemysłu naftowego, i cała oficjalna polityka nastawiona pod kątem widzenia kopalnictwa. Poruszył również sprawę zgłoszonych postulatów oświadczając, że zostaną one przekazane właściwym resortom i w miarę możności uwzględnione. Niektóre z nich, jak fundusz wiertniczy zebrany z opłat wyrównawczych, mają być załatwione w czasie bardzo krótkim. Skończył zapowiedzią dalszej współpracy z przemysłem.

Obrady miały przebieg poważny. Tak jak referaty, również całość dyskusji obracała się wyłącznie około sprawy kopalnictwa i wierceń naftowych. Dominowała troska o przyszłość tej naszej rodzimej gałęzi produkcji.

Na uwagę zasługuje także zgodne i jed-

nolite wystąpienie całego przemysłu produkcyjnego, przyczem okazało się, że cały przemysł kopalniany łączą wspólne interesy.

Postulaty przemysłu naftowego

przedłożone Komisji Międzyministerjalnej dla spraw przem. naftowego dn. 21 i 22. I. 1936 r.

I. Kopalnictwo naftowe

1. Cena ropy surowej i produktów finalnych. — Motoryzacja.

Utrzymanie oraz poprawa ceny ropy naftowej i polepszenie utargu produktowego przez rzeczywiste rozwiązanie zagadnienia motoryzacji kraju.

Sytuacja przemysłu naftowego, a zwłaszcza niepokojący spadek produkcji i brak rezerw terenowych, wymaga rozwinięcia ruchu wiertniczego w skali szerokiej i prowadzenia głębokich oraz kosztownych wierceń. Obecna cena ropy i utarg produktowy nie dają przedsiębiorstwom wystarczających środków pieniężnych na ten cel.

2. Mieszanki spirytusowe.

Zwolnienie przemysłu naftowego od obowiązku odbioru spirytusu i stosowania go do celów napędowych.

Stosowanie spirytusu do celów napędowych obciąża nadmiernie przemysł naftowy, gdyż wypiera taką samą ilość benzyny na eksport, pogarsza zatem znacznie jego utarg produktowy. Szkody, jakie wyrządza przemysłowi naftowemu stosowanie spirytusu do celów napędowych — są zupełnie niewspółmierne do korzyści rolnictwa. Również Skarb Państwa traci na tej zamianie poważne sumy. Sprawa ta jest w roku bieżącym specjalnie ważna wobec tego, że: a) w roku 1937 kończy się umowa przemysłu naftowego z Państwowym Monopolem Spirytusowym i b) Czechosłowacja odmawia odbioru naszej benzyny.

3. Uruchomienie Funduszu Wiertniczego.

Uruchomienie w jaknajkrótszym czasie funduszu popierania wiertnictwa naftowego w ramach ustawy z dnia 18 marca 1932 r. Dz. U. Nr. 30, poz. 306.

Zachodzi pilna potrzeba bezpośredniej pomocy pieniężnej dla mniejszych i słabszych przedsiębiorstw kopalnianych, które własnemi środkami nie są w możności utrzymać ruchu wiertniczego.

4. Cena rur wiertniczych.

Obniżenie ceny rur wiertniczych.

Dotychczas przemysł kopalniany posługiwał się w bardzo znacznej części rurami używanemi, wyciąganemi z otworów likwidowanych. Obecnie rury używane są już na wyczerpaniu i dlatego sprawa potanienia rur nowych i udostępnienia ich przemysłowi naftowemu jest szczególnie ważna, gdyż rury te przy cenach obecnych są dla przemysłu kopalnianego niedostępne.

5. Cena opału gazowego na kopalniach.

Potanienie opału gazowego i rozwiązanie w tym celu kartelu zawartego między S. A. „Gazolina" i P. F. O. M. „Polmin".

Opał zajmuje w kosztach wiercenia i eksploatacji pozycję poważną. Gaz dostarczany dla celów opałowych w zagłębiu borysławskiem jest zbyt drogi. W zagłębiu tem obowiązuje obecnie układ kartelowy, zawarty między S. A. „Gazolina" i Państwową Fabryką Olejów Mineralnych „Polmin", — który winien być rozwiązany.

6. Ustawa górniczo-naftowa.

Znowelizowanie ustawy górniczo-naftowej przez wprowadzenie autorytatywnego rozjemstwa władz górniczych w kwestjach spornych, dotyczących nabywania i prolongaty praw naftowych, oraz w celu obniżenia zbyt dla kopalnictwa uciążliwych bruttów naftowych i opłat terenowych.

Wskutek opornego stanowiska właścicieli gruntów oraz z innych przyczyn, niezależnych od woli przemysłowca naftowego natrafia zarówno nabywanie jak i prolongata praw naftowych na znaczne a często niepokonalne trudności, zwłaszcza jeśli chodzi o większe obszary i ich komasację — oraz o odnowienie praw naftowych na objektach kopalnianych już eksploatowanych. Również brutta naftowe są zbyt wysokie, i uregulowanie ich w sensie zniżenia tego ciężaru staje się pilną koniecznością. Nowela wprowadzająca, — przy utrzymaniu obowiązującej dziś zasady akcesji, — rozjemstwo władz górniczych, doprowadziłaby do usunięcia szkodli-

wych stron systemu akcesyjnego, bez wprowadzenia gwałtownych zmian w tym systemie; nowelizacja taka mogłaby być przejściem do późniejszej kompletnej reformy ustawodawstwa górniczo-naftowego.

7. Państwowy Fundusz Wiertniczy.

Utworzenie funduszu wiertniczego w ramach budżetu państwowego w celu premjowania wierceń naftowych.

Obecna cena ropy jak i utarg produktowy, nie są wystarczające dla utrzymania i rozwinięcia ruchu wiertniczego w rozmiarach, zapewniających odkrycie i utrzymanie wystarczających rezerw terenowych, wobec czego zachodzi konieczność premjowania wierceń naftowych w ramach budżetu państwowego do chwili odkrycia nowych terenów ropodajnych.

II. Zagadnienia poszukiwawcze

1. Zbieranie rdzeni.

Zarządzenie zbierania rdzeni wszystkich wierceń, także pozanaftowych i kompletne opracowanie rdzeni zarówno już zebranych, a jeszcze nieopracowanych, jak też i nowych.

W ciągu szeregu lat wykonano i wykonuje się nadal dla różnych celów wiercenia na całym obszarze naszego kraju. Rdzenie zebrane z tych wierceń nie doczekały się dotychczas opracowania, albo też opracowane zostały niekompletnie, mimo iż dokładne ich opracowanie przyczyniłoby się niewątpliwie do rozszerzenia wiedzy i przyśpieszenia możliwości wyciągnięcia wniosków praktycznych.

2. Państwowy Instytut Geologiczny.

a) Nadanie Państwowemu Instytutowi Geologicznemu organizacji, skierowującej prace tego Instytutu ku tworzeniu wartości praktycznych dla przemysłu.

b) Przyśpieszenie skartowania geologicznego obszaru Polski a przedewszystkiem terenów możliwie roponośnych, co jest punktem wyjścia każdej pracy poszukiwawczej.

Zarządzenia te są konieczne dla przyśpieszenia i usprawnienia prac geologicznych, związanych z kopalnictwem naftowem.

3. Tereny państwowe.

a) Obrócenie dochodów, uzyskiwanych z państwowych terenów naftowych przedewszystkiem na geologiczne zbadanie wszystkich obszarów, będących własnością państwa, a możliwie roponośnych.

b) Powołanie we Lwowie komisji dla ustalenia nowego wzorowego tekstu umów o eksploatację państwowych terenów naftowych, odpowiadającego obecnym warunkom.

c) Przeniesienie i skoncentrowanie wszystkich czynności, dotyczących terenów państwowych do Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie.

Tereny państwowe są dotychczas geologicznie niezbadane, wskutek czego nie posiadają wartości handlowej jako tereny naftowe. Formalności związane z kontraktowaniem terenów państwowych są zbyt uciążliwe.

4. Wydawnictwa naftowo-geologiczne.

Uwzględnienie w organizacji Funduszu Wiertniczego kwot potrzebnych na wydawnictwa naftowo-geologiczne, a w szczególności na wydawnictwa map geologicznych.

Materjały nagromadzone i opracowane przez nasze instytucje badawcze nie mogą być udostępnione ogółowi przemysłowców naftowych z braku funduszów na ich wydanie.

5. Katedra Geologji Naftowej.

Utworzenie katedry lub przynajmniej docentury geologji naftowej w obrębie studjum naftowego Politechniki we Lwowie.

Wyższe zakłady naukowe w Polsce nie posiadają katedry poświęconej specjalnie geologji naftowej. Katedra taka utworzona być winna we Lwowie w celu umożliwienia stałego kontaktu między katedrą z jednej, a przemysłem i terenem z drugiej strony.

III. Zagadnienia fiskalne

1. Podatek dochodowy. — Amortyzacja.

W odniesieniu do amortyzacji stosowane będą następujące zasady:

a) Prawo czynienia odpisów amortyzacyjnych wygasa w momencie, w którym łączna suma uskutecznionych odpisów wyczerpie wartość pierwotną przedmiotu amortyzowanego.

b) Wysokość odpisów amortyzacyjnych w danym roku bilansowym nie będzie większa niż norma zużycia, przewidziana w ustawie o podatku dochodowym.

c) Przy zachowaniu obu powyższych zasad podatnik ma swobodę w dokonywaniu odpisów na amortyzację w ciągu całego okresu użytkowania danego przedmiotu, t. zn., że w danym roku bilansowym może uskutecznić odpisy amortyzacyjne lub nie, a również wysokość odpisów pozostawiona jest jego uznaniu w ramach zasady punktu b).

d) Nierównomierność odpisów, jak również zaniechanie odpisów w jednym lub kilku latach bilansowych, nie może stanowić podstawy do uznania rachunkowości za nieprawidłową.

Specjalne warunki wśród których pracuje przemysł naftowy pociągają za sobą konieczność uelastycznienia kwestji amortyzacji z tem, że amortyzacja jest zawsze prawem przedsiębiorstwa, a nie jego obowiązkiem.

2. Podatek dochodowy. — Amortyzacja rur.

Rozporządzenie z dnia 19 maja 1925 r. L: DPO 1776/II oraz z dnia 29 listopada 1926 r. L: DPO 5945/II uzupełnione być winno wyraźnem wyjaśnieniem, że rury wiertnicze odpisywane być mogą jako koszty wiercenia szybów naftowych. W razie wyjęcia części rur przy likwidacji szybu, rury te wstawione być mają w dochód przedsiębiorstwa w wartości, którą posiadają w chwili wyjęcia. W razie uznania rur wiertniczych za inwestycję, przedsiębiorstwo naftowe potrącać może tytułem prawidłowych odpisań za zużycie rur wiertniczych po 20% ich wartości książkowej narówni z inwentarzem szybów naftowych, znajdujących się na powierzchni ziemi.

Przemysł naftowy stwierdza, że rozporządzenia, w których podkreślone zostały: specjalny charakter przedsiębiorstw kopalniano-naftowych oraz konieczność popierania rozwoju przemysłu naftowego, są podstawą na której oprzeć się winna praktyka władz skarbowych do przemysłu naftowego, w odniesieniu do spraw dotyczących dochodu i amortyzacji.

3. Państwowy podatek od olejów mineralnych. — Kredytowanie.

Ministerstwo Skarbu udzieli przemysłowi naftowemu dwumiesięcznego kredytu państwowego podatku od olejów mineralnych w wysokości połowy kredytu z roku 1934, w myśl okólnika z dnia 19 grudnia 1934 r. L: D. VI. 16022/III/34, z wyeliminowaniem ostatniego ustępu tegoż okólnika.

Przedsiębiorstwo naftowe jest poborcą podatku od olejów mineralnych, nałożonego na konsumenta. Ściągnięcie podatku następuje w chwili inkasowania ceny kupna, co normalnie następuje po kilku miesiącach od chwili ekspedycji produktów naftowych z rafinerji. Przemysł naftowy nie posiada bezwzględnie środków na opłacanie tego podatku w chwili ekspedycji produktów z rafinerji, co równałoby się zaliczkowaniu tego podatku Skarbowi Państwa.

4. Podatek od olejów mineralnych. — Opodatkowanie benzyny.

Państwowy podatek od olejów mineralnych, dodatek do powyższego podatku na cele drogowe, oraz inne, od przemysłu naftowego niezależne elementy ceny detalicznej benzyny, obniżone zostaną w odniesieniu do tego produktu w tym samym stopniu, jak obniżona została ze strony przemysłu naftowego zasadnicza cena benzyny.

Wysokie opodatkowanie benzyny podatkiem od olejów mineralnych i dodatkiem na Fundusz Drogowy, podwyższa niepomiernie cenę benzyny i jest powodem słusznych zażaleń ze strony szerokich sfer konsumentów. Przemysł naftowy stwierdza, że ze swej strony obniżył cenę benzyny do granic możliwości.

5. Państwowy Fundusz Drogowy. — Niesłuszne obciążenie oleju gazowego.

Podatek drogowy od oleju gazowego należy znieść, wykorzystując uprawnienia Rady Ministrów z punktu 3 art. 14 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (tekst jednolity Dz. U. Nr. 45, poz. 352, z roku 1933) nieliczne zaś samochody, używające do napędu oleju gazowego, opodatkowane być mogą bezpośrednio osobnemi opłatami.

Olej gazowy używany jest tylko w minimalnych ilościach do napędu pojazdów mechanicznych na drogach, i to tylko pojazdów należących do P. K. P. i samorządów. Tymczasem obciążenie oleju gazowego opłatą na rzecz Funduszu Drogowego utrudnia zbyt tego produktu do celów niemających nic wspólnego z budową i konserwacją dróg.

6. Państwowy podatek od olejów mineralnych. — Ulgi dla olejów przeznaczonych na opał.

Oleje przeznaczone na opał zwolnione być winny od podatków od olejów mineralnych po myśli art. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. Nr. 27, poz. 252), względnie podatek ten obni-

żony być winien w tym wypadku do 20% stawki.

W rafinerjach nagromadziły się zapasy olejów, które jako oleje smarowe (stawka podatku Zł. 7.—) nie znajdują zbytu i musiałyby być za bezcen wyeksportowane. Oleje te mogłyby być z korzyścią sprzedane w kraju na opał po zwolnieniu ich jednak od podatku spożywczego. Kwestja denaturowania tych olejów nie przedstawia żadnych technicznych trudności.

7. Podatek przemysłowy. Niesłuszne obciążenie podatkiem obrotowym ropy bruttowej.

Wydanie okólnika, stwierdzającego, że pobieranie podatku od obrotu ropy bruttowej jest niesłuszne, że zostanie natychmiast zaniechane i że wymiary podatku obrotowego dokonane wbrew tej zasadzie zostaną z urzędu sprostowane.

Żądanie, wysuwane przez władze skarbowe po nowelizacji rozporządzenia wykonawczego do Państw. podatku przemysłowego i po opuszczeniu w znowelizowanem rozporządzeniu przepisu, dotyczącego ropy bruttowej, nie znajduje bezwzględnie uzasadnienia prawnego.

8. Państwowy podatek przemysłowy. — Prowadzenie ksiąg handlowych przez komisantów.

Komisanci przedsiębiorstw naftowych, o ile stosunek komisowy i obrót wynika z prawidłowo prowadzonych ksiąg komitenta, zwolnieni zostaną analogicznie do okólnika Ministerstwa Skarbu z dnia 17 lipca 1935 r. L: D. V. 22965/IV/35, i nadal od prowadzenia ksiąg handlowych.

Prowadzenie ksiąg handlowych przez komisantów obsługujących stacje benzynowe jest wobec warunków technicznych w tej formie handlu zupełnie niemożliwe. Interesy Skarbu Państwa są najzupełniej zabezpieczone.

9. Podatek komunalny od kopalń.

Podatek komunalny od kopalń, pobierany na podstawie ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. w brzmieniu ustalonem w Dz. U. Nr. 106, poz. 884, z roku 1932, winien być z roku na rok stopniowo obniżany, a następnie zniesiony.

Podatek komunalny od kopalń, niepobierany w różnych innych gałęziach produkcji, nie jest gospodarczo uzasadniony, sytuacja bowiem przemysłu naftowego nie jest lepsza od sytuacji w innych przemysłach.

10. Ustawa o popieraniu wiertnictwa naftowego.

W możliwie najkrótszym czasie wydana zostanie ustawa o popieraniu wiertnictwa naftowego, oparta na zasadzie zwolnienia od podatków przychodu względnie dochodu z produkcji ropy naftowej i gazu ziemnego, uzyskanej z otworów wiertniczych, założonych po ogłoszeniu ustawy.

Sytuacja przemysłu naftowego wymaga natychmiastowej pomocy w celu umożliwienia nowych wierceń. Pomoc taka udzielona być może bez ofiar ze strony Skarbu Państwa w drodze wydania ustawy, która komulować będzie przepisy ustawy o popieraniu wierceń poszukiwawczych z roku 1927 oraz dekretu o obszarze bezpieczeństwa z roku 1928.

11. Ordynacja podatkowa. — Księgi handlowe.

Praktyka władz skarbowych zmieniona zostanie w tym kierunku aby władze te odrzucały księgi handlowe tylko w razie stwierdzonej ich nierzetelności.

Specjalne warunki wśród których pracuje przemysł naftowy a specjalnie większe przedsiębiorstwa posiadające kopalnie, warsztaty, urządzenia magazynowe i rafinerje, rozrzucone na całem Podkarpaciu, oraz urządzenia organizacyj handlowych na obszarze całego Państwa, uniemożliwiają prowadzenie ksiąg „ajour", tak, jak to się dzieje w innych przedsiębiorstwach zupełnie skoncentrowanych. Kwestja ta jest niejednokrotnie przedmiotem nieporozumień z władzami skarbowemi.

12. Opłaty za rurociągi na drogach państwowych i samorządowych.

Ustalenie stawek opłat za rurociągi na drogach państwowych i samorządowych w maksymalnej wysokości po 5 groszy za metr bieżący bez względu na dymensję, względnie 5 groszy za metr kwadratowy zajętej powierzchni rocznie.

Instytucje państwowe i samorządowe pobierają od przemysłu kopalnianego bardzo wygórowane opłaty za pozwolenie przeprowadzenia rurociągów wzdłuż dróg i gruntów państwowych i samorządowych.

13. Opłaty za nadmierne zużycie dróg.

Wyraźne zdefinjowanie pojęcia „nadmiernego zużycia dróg" i ograniczenia wysokości specjalnych opłat za to zużycie w drodze rozporządzenia w granicach życiowo i praktycznie uzasadnionych.

Na podstawie ustawy o budowie i utrzy-

maniu dróg publicznych z roku 1921 pobierają zarządy gminne nadmierne opłaty za zużycie dróg, względnie bruków miejskich.

14. Opłaty drogowe, t. zw. „szarwarkowe".

Ograniczenie opłat szarwarkowych, ustalanych w gotówce, przy unormowaniu ich rozpiętości w granicach stosunku do istniejących już podatków bezpośrednich, np. do ceny świadectwa przemysłowego.

Ustawa wymieniona w punkcie 13) zezwala radom gminnym na pobieranie opłat w gotówce, zastępujących świadczenia w naturze. Rozpiętość tych opłat jest niejednolita, a wysokość ich zbyt wygórowana.

15. Obciążenie tablic firmowych opłatami samorządowemi.

Wyraźne zwolnienie tablic zawierających oznaczenie firmy, względnie nazwę objektu przemysłowego, bez dodatków o charakterze reklamy, od jakichkolwiek opłat specjalnych.

Władze górnicze wymagają oznaczenia kopalń i innych zakładów pracy napisami firmowemi. Samorządy obciążają tablice takie niesłusznie opłatami jako środki reklamy.

16. „Opodatkowanie" dzwonków elektrycznych na stacjach benzynowych.

Zniesienie opłat za dzwonki na stacjach benzynowych jako prawnie i gospodarczo nieuzasadnionych.

Niektóre Dyrekcje Poczt i Telegrafów obciążają specjalnemi opłatami dzwonki elektryczne, umieszczone na pompach benzynowych i łączące te pompy z mieszkaniem sprzedawcy.

17. „Notarjalność" kontraktów naftowych.

Wydanie instrukcji, stwierdzającej, iż dla ważności kontraktu naftowego nie jest wymagana forma aktu notarjalnego.

Od czasu ogłoszenia prawa notarjalnego z roku 1933 wymagana jest dla kontraktu naftowego forma aktu notarjalnego. Kontrakty naftowe sporządzane były zawsze w ciągu kilkudziesięciu lat w formie zwyczajnych umów. Obecna praktyka obciąża przemysł naftowy zbędnemi opłatami stemplowemi i notarjalnemi i powoduje pozatem olbrzymie trudności techniczne.

IV. Problemy komunikacyjne

1. Stawki przewozowe zasadnicze.

Przeprowadzenie redukcji stawek przewozowych zasadniczych, na których oparte są obecnie obowiązujące taryfy, w stosunku do spadku cen za przetwory w kraju i obciążenia frachtowego tych produktów w okresie poprzedzającym trwanie obecnie obowiązującej taryfy t. zn. od roku 1929 do chwili obecnej.

W ciągu lat 1929—1935 zaszły znaczne obniżki cen przetworów naftowych. W Warszawie np. cena benzyny spadła o 30%, koszt zaś jej przewozu np. z Drohobycza do Warszawy zwiększył się o 26%; cena nafty spadła o 33%, koszt przewozu zaś zwiększył się o 45% i t. d.

2. Wywóz oleju opałowego.

Utworzenie nowej obniżonej taryfy dla wywozu z rafinerji na krajowy rynek zbytu „oleju opałowego" przeznaczonego jako opał w zakładach przemysłowych.

Taryfa taka umożliwi przemysłowi zbyt oleju opałowego w kraju; wysokość jej powinna być ustosunkowana do wartości oleju opałowego w porównaniu z taryfą i wartością oleju gazowego. Cena oleju gazowego wynosi 18 zł. za 100 kg, cena zaś oleju opałowego zł. 10—12. Kolej uzyska nowe transporty, których dotychczas nie było.

3. Taryfy eksportowe.

Obniżenie taryf eksportowych:

a) dla eksportu przez granicę lądową — przynajmniej do wysokości obowiązującej do dnia 1. X. 1929 r. (obniżka 10%).

Znaczne obniżenie cen eksportowych, wynoszące w przecięciu 75% cen z przed r. 1929 uzasadnia potrzebę obniżenia taryfy eksportowej za przewóz przez suchą granicę, przyczem podkreślić należy, że właśnie w momencie załamania cen na rynkach eksportowych, Kolej podniosła taryfę eksportową o 10%.

b) Dla eksportu morzem przez Gdynię i Gdańsk, oraz nadanie charakteru stałego obecnym taryfom aneksowym, z tem, że taryfa dla olejów bunkrowych winna ulec zniżce do wysokości kosztów własnych Kolei.

Taryfy aneksowe noszą charakter tymczasowy, — są przedłużane z półrocza na półrocze. Wprowadza to moment niepewności, szkodliwy w handlu, uniemożliwiając w wielu wypadkach dokonywanie transakcyj długoterminowych. Eksport oleju opałowego dla bunkru da Kolei nowe przewozy, co jest dla gospodarstwa naszego wskazane, eksport ten bowiem nie podlega ograniczeniom kompensacyjnym ani dewizowym. Olej służy do napędu statków urządzonych na olej płynny, — nie konkuruje z węglem, — cena jego jest

niska! 4,50 zł. za 100 kg fob Gdańsk lub Gdynia.

4. Taryfikacja przetworów konkurencyjnych.

Taryfikacja przetworów pochodzenia nienaftowego, o analogicznem jednak zastosowaniu, jak np. benzol, powinna być nieniższa niż odnośnych produktów naftowych, — w dzisiejszej więc sytuacji powinna być dość znacznie podniesiona.

Obecnie np. benzol taryfikuje się według klasy VII, benzynę zaś według kl. II. Koszt przewozu benzolu na odległość 400 km wynosi 5,43 zł, zaś za benzynę na tę samą odległość zł. 6,22; różnica znaczna na niekorzyść benzyny.

5. Próżny przebieg wagonów prywatnych.

Pobierana opłata za próżny przebieg wagonu prywatnego (10 zł. od wagonu) powinna być przemysłowi zwracana przez potrącenie jej z należności przewozowej za towar nadany do przewozu.

Przemysł naftowy wyręcza Kolej w utrzymywaniu wielkiego parku cysternowego, którego Kolej nie posiada. Słuszną przeto jest rzeczą, by przynajmniej pod względem przewozowym wagony te traktowane były jednakowo z wagonami własnemi Kolei. Kolej nie zalicza przecież nadawcy należności za próżny bieg wagonu będącego własnością Kolei, a wracającego po wyładunku.

6. Hamulce automatyczne.

Odroczenie obowiązku zaopatrzenia prywatnych wagonów - cystern w hamulce automatyczne i we wzmocnione ciągła — do końca roku 1939, a ponadto zezwolenie na zastosowanie innych, tańszych niż Westinghouse'a systemów hamulców zespolonych, których montaż (nie nabycie) uskuteczniłaby Kolej swoim kosztem.

W razie gdyby postulat ten nie mógł być w całej rozciągłości uwzględniony, uważamy, że urządzenia systemu Westinghouse'a Kolej powinna dostarczyć właścicielom wagonów prywatnych na tych samych warunkach, na których sama je otrzymuje, t. zn. na 10-letni kredyt.

Przemysł naftowy posiada około trzy i pół tys. własnych wagonów-cystern, których Kolej nie posiada. Wyręcza Kolej w utrzymywaniu tego parku, ponosząc sam olbrzymie koszty napraw i amortyzacji. Przeprowadzić tak poważnej inwestycji (około 8 miljonów złotych) w terminie wskazanym przez Kolej przemysł nie może, zwłaszcza po ostatnio przeprowadzonych obniżkach cen produktów naftowych, które tak wyczerpały środki przemysłu, iż nawet na wiercenia mu nie starczą.

7. Komunikacja osobowa.

Usprawnienie komunikacji kolejowej pomiędzy Lwowem, a okręgami naftowemi.

a) Odcinek Lwów—Borysław. Brak dogodnego rozkładu jazdy, nadto brak pociągu pośpiesznego wysoce utrudnia komunikację na tym odcinku. Problem dałoby się rozwiązać tylko przez wprowadzenie wagonów motorowych.

b) Odcinek: Lwów — Sambor — Krosno —Jasło — Nowy Sącz. Wzmożony ruch wiertniczy w okręgu jasielskim uzasadnia potrzebę usprawnienia komunikacji przez utrzymywanie w ciągu całego roku dogodnego przyśpieszonego dziś pociągu turystycznego na tym szlaku, w obydwu kierunkach.

8. Polityka motoryzacyjna.

Radykalna zmiana polityki motoryzacyjnej, przy zupełnem zerwaniu ze stosowanemi dotychczas półśrodkami. Rozwiązanie zagadnienia motoryzacji widzi przemysł naftowy jedynie w dopuszczeniu bezcłowego importu większych kontyngentów podwozi samochodowych, dla których karoserje mogłyby być budowane w kraju.

Dotychczasowa prohibicyjna polityka motoryzacyjna jest w wielkiej mierze współprzyczyną dzisiejszego tragicznego stanu przemysłu naftowego. Przemysł naftowy oprzeć się musi o krajową konsumcję. Jedynie jej zwiększenie przez rozpowszechnienie motoryzacji w najkrótszym czasie — może go uchronić od zupełnego upadku. W takiem rozwiązaniu nie widzi przemysł naftowy ani szkody dla Skarbu Państwa, ani dla krajowego przemysłu samochodowego. Skarb Państwa z cła prohibicyjnego nie ma żadnego dochodu, natomiast import samochodów zwiększyłby konsumcję benzyny, a z nią znaczny wpływ podatku konsumcyjnego, opłat na Fundusz Drogowy i t. p. Bilans handlowy nie doznałby uszczerbku, gdyż import samochodowy umożliwiłby eksport kompensacyjny innych towarów.

9. Polityka drogowa.

Ulepszenie dróg kołowych wychodzących ze Lwowa, a mających znaczenie dla przemysłu naftowego:

a) uwzględnienie w programie budowy dróg na r. 1936 ułożenia wzmocnionej nawierzchni na odcinkach Lwów — Stryj — Borysław i Lwów — Przemyśl.

Na tych odcinkach odbywał się bardzo ożywiony ruch samochodowy dopóki nawierzchnie nie zostały zrujnowane wskutek braku konserwacji. Drogi obecne wymagają gruntownej przebudowy.

b) Szybkie wykończenie trasy: Lwów—Mikołajów — Piaseczna — Medenice — Drohobycz, jako skrótu drogi Lwów — Borysław.

Wykończenie tej drogi jest ważne ze względu na skrócenie odległości między wskazanemi punktami o przeszło 18 km. Dla oddania drogi do użytku publicznego należy wykończyć tylko kilka kilometrów drogi.

Zakupy kolejowe.

Przetargi na dostawę przetworów naftowych dla Kolei powinny być ogłaszane dostatecznie wcześnie, ażeby wszystkim przedsiębiorstwom przemysłu naftowego umożliwić zapoznanie się z warunkami, dać czas na opracowanie ofert i możność wzięcia udziału w przetargu.

Dotychczasowa praktyka władz kolejowych utrudnia poszczególnym przedsiębiorstwom wzięcie udziału w dostawach przetworów naftowych dla kolei państwowych.

V. Obrót handlowy

1. Import produktów naftowych.

Przemysł naftowy domaga się by w przyszłości w zawieranych traktatach handlowych kontyngenty importowe na produkty naftowe nie były przyznawane, zaś przy rewizji dziś obowiązujących konwencyj, kwoty importowe olejów smarowych zostały bardzo poważnie ograniczone, jeżeli wogóle nie skreślone.

W zawartych ostatnio konwencjach handlowych Polska przyznała pewne kontyngenty na oleje o c. g. powyżej 0,895, t. j. oleje smarowe (poz. 200 taryfy celnej). Produkcja krajowa olejów smarowych nie ustępuje pod względem gatunku zagranicznej, import więc — z punktu widzenia interesów przemysłu naftowego — jest zbędny i szkodliwy. Każdy wagon importowanego oleju wypiera z rynku wewnętrznego odpowiednią ilość krajowego produktu, który w konsekwencji musi być eksportowany po bardzo niekorzystnych cenach.

Minister dr Roman Górecki o sytuacji przemysłu naftowego

W toku obrad nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wygłosił Pan Minister dr Roman Górecki dnia 29 stycznia b. r. w Komisji budżetowej Sejmu, dłuższe przemówienie, w którem oświetlił sytuację przemysłu naftowego w sposób następujący.

„W ostatnich latach sytuacja w przemyśle naftowym ulega stale pogorszeniu. Produkcja ropy naftowej na kopalniach zmniejsza się, konsumpcja wewnętrzna produktów naftowych pozostaje na niskim poziomie, warunki, w których odbywa się eksport, stają się coraz cięższemi. W związku ze spadkiem zapotrzebowania wewnętrznego i złemi konjunkturami sprzedażnemi w eksporcie ogólny utarg przemysłu, zwłaszcza po przeprowadzonej w 1934 r. wydatnej obniżce ceny nafty (po której nastąpiła dalsza obniżka w końcu r. ub.), uległ poważnemu obniżeniu. Wyniósł on w 1935 r. ok. zł. 112 miljon., podczas gdy w 1929 r. ok. zł. 220 miljon.

Również zmniejszył się stan zatrudnienia — tak na kopalniach, jak i w rafinerjach — z 15.690 robotników w 1929 r. na 13.060 w r. ub.

Położenie finansowe przedsiębiorstw uległo w tym czasie (od 1929 r.), w związku ze spadkiem konsumpcji krajowej i bardzo złemi konjunkturami na rynkach zagranicznych, wywołanemi nadprodukcją światową ropy naftowej i ogólnem przesileniem gospodarczem, znacznemu pogorszeniu. Sytuację tę zaostrzyła przeprowadzona kilkakrotnie obniżka cen (nafty i benzyny), zwłaszcza zaś bardzo znaczna obniżka ceny nafty oświetleniowej w 1934 r. (o 24%) i w końcu r. ub. (o dalsze 10—12%). W końcu r. ub. została przeprowadzona z inicjatywy Rządu bardzo wydatna ponowna obniżka ceny nafty oświetleniowej. Zdecydowano się na obniżenie ce-

ny jedynie tego produktu, nierozszerzając akcji obniżkowej na inne produkty naftowe — natomiast skoncentrowano cały wysiłek w kierunku możliwie największej obniżki ceny nafty, stanowiącej artykuł pierwszej potrzeby szerokich sfer ludności. Obniżka ta wynika z porównania ceny zasadniczej (loco rafinerja, bez podatku i frachtu — w zł. za 100 kg) w sierpniu 1934 r. — zł. 32 i w grudniu 1935 r. (od dnia 16/XII) — zł. 22, co odpowiada 31%-owemu obniżeniu ceny.

Przemysł naftowy jest od 1933 r. zrzeszony w przymusowej organizacji „Polski Eksport Naftowy" we Lwowie. Zasadniczym rysem charakterystycznym obecnej organizacji jest zapewnienie zbytu dla ropy i dobra jej cena, co ma bardzo dodatni wpływ na rozwój wiertnictwa, które jest fundamentem przemysłu naftowego.

Dalsze zmniejszenie się utargu przemysłu, w związku z przeprowadzoną ostatnio zniżką ceny nafty, groziło obniżeniem przez zakłady przeróbcze ceny ropy, zakupywanej na rynku. Wywołałoby to było niewątpliwie spadek produkcji ropy i dalsze zmniejszenie ilości przeprowadzanych wierceń.

W tych warunkach było konieczne przedewszystkiem przeprowadzenie nowelizacji ustawy z dnia 18/III 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym. Ustawa ta, której zasady nie mogły, oczywiście, przewidzieć tak znacznego pogorszenia się warunków pracy przemysłu, przyznała mniejszym przedsiębiorstwom przeróbczym znaczne przywileje, dając im możność lokowania całej swej produkcji w kraju i obciążając w ten sposób dodatkowym nierentującym się eksportem zakłady technicznie doskonalsze.

Nowelizacja powołanej ustawy poszła w kierunku ograniczenia tych nieuzasadnionych w obecnym stanie przemysłu przywilejów zakładów, technicznie niżej stojących i nieeksportujących. Pozatem zaś wprowadza inne zmiany, wynikające ze zmienionych warunków sytuacji.

Z ważniejszych zamierzeń w zakresie przemysłu naftowego są do wykonania w najbliższym czasie: 1) wydanie rozporządzenia o dysponowaniu funduszem, powstałym z opłat, dotychczas uskutecznionych — w myśl postanowień wymienionej ustawy — przez mniejsze przedsiębiorstwa rafineryjne na rzecz popierania wiertnictwa naftowego — ze specjalnem uwzględnieniem potrzeb małych przedsiębiorstw kopalnianych, opartych na drobnym kapitale krajowym, oraz 2) utworzenie po ostatecznem zorganizowaniu się nowoutworzonego Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie przy tej instytucji organu wykonawczego, który będzie powołany do zajęcia się sprawą wydawania pożyczek z wymienionego funduszu przedsiębiorstwom, przystępującym do wierceń, zwłaszcza poszukiwawczych.

Wreszcie należy zaznaczyć, że dokonać pomyślnego zwrotu w obecnie ciężkiej sytuacji przemysłu naftowego może poprawa w stosunkach motoryzacyjnych kraju, która wpłynie na zwiększenie spożycia benzyny.

Oczywiście, zasadnicza poprawa w sytuacji przemysłu naftowego może nastąpić dopiero po odkryciu wierceniami nowego wydatnego złoża naftowego. W tym kierunku (popierania wierceń zwłaszcza poszukiwawczych) zmierza konsekwentnie od szeregu lat polityka naftowa Rządu. Program naftowy Rządu, oparty na tej zasadzie przewodniej — objęcia specjalną pieczą wiertnictwa naftowego — musi znaleźć wyraz w ustawodawstwie. W tej dziedzinie są prowadzone studja i zostały już ustalone pewne wytyczne. Są do zanotowania pewne pomyślne fakty, które świadczą o racjonalności programu naftowego.

Jak wynika z powyższego przedstawienia sytuacji, przemysły górniczo-hutniczy i naftowy przeżywają obecnie okres bardzo poważny, który musi na tle ostatnich posunięć Rządu doprowadzić do powrotu do pewnej równowagi pomiędzy poszczególnemi elementami ich gospodarki.

Mając na względzie ułatwienie tego procesu, Rząd powołał do życia specjalną komisję w składzie przedstawi-

cielstw Ministerstw: Przemysłu i Handlu, Skarbu, Komunikacji, Opieki Społecznej oraz Spraw Wewnętrznych, dla dokonania przy udziale delegatów poszczególnych gałęzi przemysłu górniczo-hutniczego analizy warunków pracy tych przemysłów w ich całokształcie oraz wynalezienia środków, któreby zmierzały do poprawy ich sytuacji. Komisja ta odbyła już szereg konferencyj nietylko z przedstawicielami przemysłu, ale także i robotników, i obecnie intensywnie pracuje nad zrealizowaniem wysuniętych przez przemysł dezyderatów. Jest pełna nadzieja, że szereg z nich zostanie pozytywnie załatwiony."

Sprawy naftowe w Sejmie

Doszło do wiadomości Związku Polskich Przemysłowców Naftowych jakoby p. poseł dr Bronisław Wojciechowski, przemawiając w toku dyskusji w Komisji budżetowej Sejmu nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, i poruszając sprawę nowelizacji ustawy z dnia 18 marca 1932 r. o regulowaniu stosunków w przemyśle naftowym, wypowiedział się za przeznaczeniem opłat wyrównawczych w dalszym ciągu na fundusz wiertniczy, choćby z tego powodu miała być zniżona cena ropy o 10 zł. na cysternie. Sprawa ta była w tej formie poruszona na ostatniem posiedzeniu Rady Związku, odbytem dnia 7. II. b. r. Skoro dowiedział się o tem p. poseł dr Wojciechowski, zwrócił się do Z. P. P. N. z zaprzeczeniem tej wiadomości, przesyłając równocześnie na dowód wyciąg ze swego przemówienia sejmowego w tej sprawie z prośbą o umieszczenie go w naszem piśmie. Czyniąc zadość temu życzeniu p. posła Wojciechowskiego, wyraża Związek za naszem pośrednictwem żywe zadowolenie spowodu wyjaśnienia tego, jak się zdaje, nieporozumienia, gdyż rzeczywiście wiadomość ta wywarła w grupie czysto kopalnianej niemiłe wrażenie.

Redakcja.

Kilka słów o przemyśle naftowym. Chcę poruszyć jedno tylko zagadnienie, pozostające w związku z zadekretowaną ostatnio nowelizacją ustawy o regulowaniu stosunków w przemyśle naftowym. Byłem referentem tej ustawy w roku 1932. Jednym z kamieni węgielnych jej było, aby te wszystkie korzyści, jakie zostaną odjęte krajowym zakładom przeróbczym, nieeksportującym swoich produktów, wróciły w postaci Funduszu Wiertniczego do polskiego przemysłu naftowego. Wyraźnie podkreślam: do polskiego, to znaczy tego, którego ośrodki dyspozycji są w Polsce. Bo wszelka podwyżka cen w związku z eksportem, jest u swego źródła podatkiem, opłacanym przez konsumenta, i niema żadnego powodu, aby ten podatek przeznaczać dla rafineryj zagranicznych na t. zw. fundusz eksportowy wyrównawczy.

Pod tym względem właśnie mam pewną troskę, spowodu nowego brzmienia znowelizowanej ustawy, pozostawiającego Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu możność przeznaczania opłat eksportowych bądź to na fundusz wiertniczy, — jak było dotychczas, — bądź to na fundusz wyrównawczy. Chcę gorąco prosić Pana Ministra, aby był łaskaw pozostawić dotychczasowy stan rzeczy w tej dziedzinie. Z wielkim trudem stworzyliśmy, bez udziału pieniędzy skarbowych, Fundusz Wiertniczy, który dał dotychczas 3,278.000 złotych. Po ostatniej zmianie ustawy dotacje roczne na Fundusz wyniosą ponad pół miljona złotych, a napewno nie dojdą do 1-go miljona złotych, — co daje dla rafinerji obciążenie jednego wagona ropy niewiele ponad 10 złotych. *Oczywiście suma ta nie może mieć żadnego wpływu na kształtowanie się ceny ropy, wynoszącej obecnie 1.350 zł. za wagon. Cena ropy spaść nie powinna i strzec jej należy bardzo uważnie.*

Jeszcze jeden argument zasadniczy. Duże zagraniczne rafinerje eksportują polski produkt naftowy przeważnie do swoich oddziałów zagranicznych. Mają napewno z tego powodu korzyści, przewyższające znacznie owe 10 złotych na jednym wagonie ropy. Bo tak to zwykle bywa między siostrzanemi firmami.

Tych korzyści nie miałyby przedsiębiorstwa krajowe, które wszak siostrzanych firm zagranicą nie posiadają.

Jeszcze raz proszę gorąco Pana Ministra, aby wziął w swą opiekę Fundusz Wiertniczy, uruchomił go jaknajszybciej i stworzył zeń podwalinę dla rozwoju polskiego elementu w przemyśle naftowym, tego elementu, który niegdyś przemysł naftowy stworzył i był jednym z bastjonów naszej siły gospodarczej za czasów zaborczych.

Sprawa narzędzi ratunkowych

Między postulatami, z któremi wystąpił Związek Polskich Przemysłowców Naftowych do Ministra Przemysłu i Handlu w memorjale z dnia 24 października ub. r., w sprawie sposobu użycia funduszu popierania wiertnictwa naftowego, który powstać ma z opłat uiszczanych przez mniejsze zakłady przetwórcze, znajduje się jeden zupełnie nowy, wysunięty poraz pierwszy przez tenże Związek. Chodzi mianowicie o przeznaczenie pewnej sumy z tego funduszu, dajmy nato 1/10 jego części, na zakupienie t. zw. narzędzi ratunkowych, jakich używa się w kopalnictwie naftowem do rekonstrukcji i instrumentacji otworów świdrowych.

Jest to sprawa wielkiej doniosłości dla średniego i mniejszego przemysłu kopalnianego, gdyż żadnego z mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych nie stać na nie. Są to bowiem narzędzia wyjątkowo kosztowne i na tak wielki wydatek mogą sobie pozwolić tylko przedsiębiorstwa materjalnie silne, rozporządzające znacznemi środkami pieniężnemi.

Obejść się jednakowoż bez tych narzędzi nie można. Wszystkie średnie i mniejsze przedsiębiorstwa kopalniane, potrzebując ich, radzą sobie w ten sposób, że wypożyczają je bądź w wielkich firmach, bądź też w firmie trudniącej się wypożyczaniem ich dla zarobku. Lecz wielkie firmy posiadają te narzędzia wyłącznie dla własnego użytku. Gdy są nowe i znajdują się w dobrym stanie, to ich z reguły nie wypożyczają nikomu. Wypożyczane są conajwyżej narzędzia już prawie zupełnie zużyte. Zastosowanie takich narzędzi do instrumentacji lub rekonstrukcji, połączone jest zawsze z wielkiem niebezpieczeństwem dla otworu. Znane są wypadki jeszcze poważniejszego zagwożdżenia otworu wskutek tego właśnie, że użyte zostały w tym celu narzędzia ratunkowe, znajdujące się w złym stanie. Zupełnie zużyte i niezdatne do pracy w otworze narzędzia, wypożyczają nietylko większe przedsiębiorstwa naftowe, ale także i wypożyczalnie.

Sprawa ta ma olbrzymie znaczenie dla wszystkich mniejszych i średnich przedsiębiorstw kopalnianych z tej jeszcze przyczyny, że narzędzia te wypożyczane są za bardzo wysoką opłatą, na którą przedsiębiorstw tych również nie stać. Dlatego postulat powyższy zasługuje w zupełności na uwzględnienie.

Rzecz jasna, że narzędzia te nie mogłyby być wypożyczane przedsiębiorstwom kopalnianym bezpłatnie, lecz za opłatą, która jednakowoż musiałaby być dla nich dostępną. W ten sposób suma wyłożona na nie zwróciłaby się po pewnym czasie. Nie byłoby również żadnych trudności z zorganizowaniem wypożyczania tych narzędzi i zarządzaniem niemi. Sprawa ta dałaby się z pewnością rozwiązać w sposób najzupełniej zadawalający.

MOTORYZACJA

Krakowski „Ilustrowany Kurjer Codzienny" zamieścił w Nr. 10 z dn. 10 stycznia b. r. — artykuł zatytułowany: „Czy bieda motoryzacyjna skończy się? — Mało pomyślne horoskopy na rok 1936", oświetlający stan rzeczy pod tym względem. Z uwagi na aktualność tematu i ważność dotyczącego zagadnienia — artykuł ten cytujemy poniżej w całości:

„W zeszłym roku o tej samej mniej więcej porze, wyraziliśmy na łamach „Kurjera Komunikacyjnego" noworoczne życzenie, aby nadchodzący wówczas rok 1935 stał się okresem początku motoryzacji Polski na większą skalę. Już wtedy jednak podkreślaliśmy, że — realnie biorąc — widoki motoryzacyjne naszego kraju są nikłe i że trzeba będzie działań bardzo zasadniczych, aby nastąpiła zmiana na lepsze.

Istotnie też życzenie to pozostało w sferze marzeń nieziszczonych. Obecnie więc pozostaje tylko „prolongowanie" tego życzenia na najbliższy okres roczny. Niewątpliwie — pragniemy gorąco, aby rok 1936 mógł zasłużyć na nazwę roku motoryzacji Polski, skoro jego poprzednikowi to zaszczytne miano nie mogło przypaść w udziale. Niestety jednak i teraz także nie mamy wielu podstaw do tego, aby pragnienie to uważać za realne.

Rozklekotany wóz naszej motoryzacji wjeżdża w nowy okres roku „rzemiennym" prawdziwie dyszlem. I nie trzeba żadnych wróżbitów i jasnowidzów, którzy bawią świat przepowiedniami zmian politycznych i ustrojowych, aby wiedzieć, że w nadchodzącym roku nasza sytuacja motoryzacyjna nie może ulec zasadniczej zmianie na lepsze. Wszak nieodzowną po temu byłoby rzeczą, aby wszystkie prace przygotowawcze były już zakończone w roku zeszłym. Tymczasem wiemy, że zeszły rok został właściwie stracony i nie stworzono bynajmniej warunków dla poprawy sytuacji w okresie, który jest przed nami.

Było jednak w roku 1935 kilka momentów takich, gdy zdawało się, iż sprawa motoryzacji rusza wreszcie z martwego punktu. Niejednokrotnie zanosiło się nawet na to, że zwrotny moment polityki motoryzacyjnej miał — już, już — nastąpić. — Nadzieje rosły, a potem rozwiewały się w nicość. Czy to traktat handlowy z Anglją, czy też traktaty z innemi państwami, (a zwłaszcza z Niemcami), czy wreszcie możliwości zakładania montowni w Polsce — wszystko to budziło optymistyczne nastroje, ale kończyło się na niczem.

A podkreślić trzeba, że w każdym z wymienionych momentów tkwiły przecież zasadnicze możliwości zmiany na lepsze. — Każdy bowiem sposób, przy odpowiedniem jego potraktowaniu, mógł istotnie wyrwać Polskę z jej upadku motoryzacyjnego. Nie ulega też wątpliwości, że gdyby prawidłowo — ze stanowiska potrzeb motoryzacji — obmyślano traktaty handlowe, gdyby należycie skonstruowano zagadnienie montowniane i t. p., to przyniosłoby to pożądany wynik tem łatwiejszy do uzyskania, że pociągnięcia te robione byłyby w okresie względnej konjunktury, lepszej od obecnej.

Niestety — wszystkie te rozpatrywane w zeszłym roku sposoby, zawiodły całkowicie. Unikano starannie racjonalnego rozwiązania sprawy motoryzacyjnej, bądźto zapomocą traktatów handlowych, bądź też przez uruchamianie montowni. Z rzeczy prostej i — mimo wszystko — łatwej do rozstrzygnięcia, stwarzano zawsze konstrukcję zagmatwaną, operowano półśrodkami i ubijano możliwości poprawy w zarodku. Niewidzialna ręka, ciążąca na każdym szczególe sprawy motoryzacyjnej, oddziaływała na nią przez cały rok i tłumiła wszelkie nadzieje poprawy pochodzącej z zewnątrz, jak i wewnątrz.

Z zewnątrz poprawa nie przyszła, gdyż żaden układ handlowy nie stworzył warunków dla importu wozów potrzebnych dla Polski. Wewnątrz zaś nie polepszono sytuacji, gdyż nietylko utrudniono sprawę montowni, ale równocześnie nie dano żadnych ulg i ułatwień. Ostatecznie więc rok cały, pozostający pod znakiem nieokreślonych nadziei i ich rozwiania, nie przyniósł pozytywnych wyników. Ustawa o koncesjonowanym wyrobie samochodów oraz rozporządzenie wykonawcze do tej ustawy, pozostały na papierze. Dopiero w roku 1936 mogą one stanowić podstawę do dyskusji przy tworzeniu montowni. Utworzenie zaś komitetu motoryzacyjnego przy Ministerstwie Komunikacji ma narazie znaczenie platoniczne, a w roku ubiegłym obudziło zainteresowanie tylko formalne.

U progu więc nowego roku zapytać się trzeba otwarcie, czy dotychczasowe metody są drogami do rozwoju naszej motoryzacji. Przecież taka polityka i takie trudności miałyby rację, gdyby chodziło o tłumienie jakiegoś ruchu niekorzystnego, gdyby trzeba szkodliwy i wybujały kierunek ograniczać. Przecież tak nie jest. Wszak ciągle lansuje się hasło „popierajmy i rozwijajmy motoryzację". Hasło to podzielane jest i głoszone

przez czynniki oficjalne, które jednak równocześnie wydają wszystkie zarządzenia nastawione hamująco.

Od naszej polityki motoryzacyjnej, ograniczającej się do jednego abstrakcyjnego punktu widzenia, polegającego na upieraniu się przy jednej fabryce w kraju, poprzez taryfę celną (uniemożliwiającą sprowadzenie samochodów z zagranicy), poprzez wszystkie utrudnienia handlu samochodami, poprzez ograniczenia i utrudnienia pracy samochodami, przez koncesje związane z nieodpowiedniemi typami, poprzez trudności drogowe, podatkowe i szykany — dochodzimy do stanu, w którym motoryzacja Polski jest niemożliwa...

Równocześnie zaś przygotowujemy, a nawet realizujemy programy budowy dróg o nowoczesnych nawierzchniach, przeznaczonych dla samochodów, których niema. Dla trakcji konnej, rozwijającej się u nas coraz bardziej, wystarczyłby znacznie skromniejszy plan budowy dróg. Jeżeli natychmiast nie nastąpi rewizja poglądów na motoryzację, to nowoczesne drogi zostaną zniszczone przed czasem. Zniszczeją one, nim motoryzacja w Polsce stanie się aktualna i nim drogi te będą usprawiedliwione.

Jakże inaczej przedstawia się ta polityka u naszych sąsiadów. Wielokrotnie już na naszych łamach pisaliśmy o poczynaniach Austrji, Belgji, Francji, Niemiec i t. p. Po wielkich ułatwieniach w ciągu 1935 r., rząd niemiecki zwolnił automobilistów od wszelkich opłat na autostradach i to mimo olbrzymich ofiar poniesionych dla wybudowania tych dróg. Oto szeroki gest, bardzo przyczyniający się do wzmożenia ruchu samochodowego w całych Niemczech.

U nas zaś koniec roku przyniósł... zapowiedzi silnych ograniczeń dla ludzi i instytucyj pracujących zawodowo samochodami. Trzeba mieć niemal pewność, że w pierwszych miesiącach rozpoczętego roku, wiele dorożek samochodowych i zarobkujących ciężarówek — będzie musiało zniknąć z rynku pracy, jako zdyskwalifikowanych pod względem technicznym. Uzupełnienia zaś brakuje ciągle.

Biorąc pod uwagę dwa bardzo ważne postulaty, tj. poparcie rolnictwa i obronność kraju w związku z motoryzacją — trudno istotnie zrozumieć obecną politykę. Normalnie myślący obywatel, troszczący się o przyszłość i pomyślność ojczyzny niepokoi się tym stanem poważnie. Wszak w państwie rolniczem, o warsztatach produkcji rozsianych po całym kraju, komunikacja możliwie sprawna jest niezmiernie ważnym czynnikiem rozwojowym. Budujemy drogi z punktu widzenia nowoczesnych środków przewozu, a nie czynimy nic (a nawet przeciwdziałamy), aby na tych drogach ukazał się nowoczesny środek przewozu, jakim jest samochód w pokaźnej liczbie. Wykazujemy statystyką (jak np. na wystawie drogowej), że przewóz, przy porównaniu dobrej i złej drogi, przedstawia się w kosztach, jak 12:64. Wiemy też, że przy transporcie płodów rolniczych przestarzałemi środkami komunikacyjnemi przepada w błocie naszych dróg 30% zysku rolnika. Równocześnie jednak nie pozwalamy rozwijać się automobilizmowi, który problem ten rozwiązuje...

Wszak farmer w Kanadzie, przewożący swe produkty na odległość pół tysiąca kilometrów, ma mniejsze koszty transportowe, niż u nas rolnik wiozący swe wytwory na odległość 50 km. Niemcy udowodniły, że przez motoryzację i drogi oszczędzą 300 miljonów marek rocznie w narodowej gospodarce.

Najoczywistsze te argumenty nie wystarczają jednak, aby naszą politykę motoryzacyjną sprowadzić na realną drogę. Nie wspominamy nawet względu obronności kraju, który przedewszystkiem winien być wzięty pod uwagę przy rozpatrywaniu tego zagadnienia.

Rok zeszły był rokiem dalszego silnego rozwoju automobilizmu na całej kuli ziemskiej. W rozwoju tym byliśmy niekorzystnym i mało chlubnym wyjątkiem. Wyprzedziły nas wszystkie narody, cofające się na odcinku motoryzacyjnym, a narodów takich jest bardzo niewiele. Każdy kraj zbroi się dziś w nowoczesne środki komunikacji motorowej.

Obecnie wchodzimy w nowy okres i nie mamy odwagi oczekiwać poprawy sytuacji, gdyż niema po temu warunków. Tem więcej przeto domagamy się, aby zadecydował wreszcie rozsądek i aby do zagadnienia motoryzacyjnego znaleziono podejście właściwe i bezkompromisowe. Przyjść bowiem może chwila, w której gorżko wypadnie żałować obecnych zaniedbań. — Przyjść może okres, w którym nawet bardzo wielkie ofiary nie potrafią zaradzić złu, które powstało z fatalnego braku zrozumienia ważności motoryzacji w Polsce."

PRZEGLĄD PRASY

W łódzkiem czasopiśmie „Polityka Gospodarcza" w Nr. 8 z dn. 25 stycznia b. r. — pojawił się artykuł p. t. „Polityczna rola nafty", który oświetla znaczenie przetworów naftowych w czasie wojny, oraz czem grozi wówczas brak tych przetworów. Artykuł ten drukujemy poniżej w dosłownem brzmieniu:

„Wojna włosko - abisyńska i sprawa sankcyj przeciwko Włochom uwypukliła w sposób dobitny rolę nafty w dzisiejszej polityce światowej.

Śmiało można powiedzieć, że żaden surowiec nie zrobił tak szybkiej i wspaniałej karjery, jak nafta. W ciągu kilkudziesięciu lat od chwili wynalezienia motoru spalinowego odbywa się gwałtowny wzrost produkcji i spożycia nafty, powstają coraz to nowe gałęzie przemysłu, których był całkowicie od nafty jest uzależniony. Nie można sobie wyobrazić współczesnej cywilizacji bez samochodów, aeroplanów, okrętów, poruszanych zapomocą przetworów naftowych — nie bez słuszności więc powiedziano, że wiek XX jest wiekiem nafty.

Zużycie ropy naftowej, które w r. 1900 wynosiło zaledwie 19½ miljona tonn, wzrosło w roku 1920 do 96 miljonów tonn, a w roku 1934 do 205 miljonów. Rozwój ten odbywa się początkowo obok rozwoju innych rodzajów paliwa, nie szkodząc im wcale, zmienia jednak swój charakter od chwili wprowadzenia motoru Diesla i zastosowania mazutu do opalania kotłów okrętowych. Teraz nafta wypiera systematycznie węgiel z żeglugi okrętowej: przy tym samym ciężarze mazut daje o 70% więcej ciepła, niż węgiel, co umożliwia znaczne zwiększenie szybkości i promienia działania okrętów. Według niemieckiego pisma „Petroleum", zastosowanie nafty w żegludze w okresie 1914—1934 r. wzrosło 15-krotnie, podczas gdy zużycie węgla wybitnie zmalało.

Posiadanie ropy naftowej staje się koniecznością gospodarczą każdego państwa. Już to samo czyni z niej poważny element polityki międzynarodowej. Co więcej: nafta jest surowcem „strategicznym", gdyż siła współczesnej armji polega na jej motoryzacji. Powstrzymanie dopływu nafty unieruchamia samochody i aeroplany, wstrzymuje tanki i artylerję, czyni niezdolne do działania zmotoryzowane oddziały „kawalerji" motocyklowej. Bez mazutu łodzie podwodne, krążowniki, pancerniki skazane są na bezczynność. Brak smarów prowadzi do szybkiego zużycia motorów i wozów kolejowych. Bez przetworów naftowych nie można produkować pewnych gazów trujących, tak ważnych w współczesnej wojnie. Brak nafty oznacza klęskę wojenną.

Jeszcze przed 1914 r. „wojenne" znaczenie nafty było rozumiane przez polityków europejskich. Ekspansja niemiecka na Daleki Wschód, budowa kolei bagdadzkiej m. in. miały na celu opanowanie nafty perskiej, której Niemcy po klęsce zostały całkowicie pozbawione. Ale dopiero wojna 1914—1918 wykazała w pełni nieocenione znaczenie tego surowca. Właśnie dzięki nafcie, dzięki szybkiemu przetransportowaniu wojska w paryskich taksówkach, udało się generałowi Gallieni'emu ocalić Paryż. W roku 1916 „armja wozów ciężarowych" — dzięki angielskiej nafcie — ocaliła Verdun. A kiedy w rok później nafty tej zabrakło, Clemenceau w patetycznym apelu do Wilsona pisał, że „każda kropla nafty posiada wartość kropli krwi". Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że ostateczna klęska Niemiec była w znacznym stopniu spowodowana właśnie brakiem nafty, której dowóz zmniejszył się znacznie po odcięciu Rumunji przez wojska aljantów. Osłabienie szybkości ruchów armji niemieckiej i użycie na szeroką skalę zmotoryzowanych środków transportu przez Focha odegrało decydującą rolę.

Doświadczenia wojny, scharakteryzowane słowami lorda Curzona: „Aljanci płynęli ku zwycięstwu na falach nafty", nie zostały zapomniane. I w okresie powojennym walka o źródła naftowe odgrywała pierwszorzędną rolę we wszystkich niemal konfliktach międzynarodowych. Wystarczy wspomnieć, że we wszystkich niemal przewrotach i walkach w Południowej Ameryce za poszczególnemi partjami czy armjami stała Royal Dutch Shell z jednej, zaś Standard Oil z przeciwnej strony. Wojna Stanów Zjednoczonych przeciw Nikaragui toczyła się nietylko o umożliwienie budowy nowego kanału, łączącego Atlantyk z Pacyfikiem, ale i o istniejące tam złoża naftowe, posiadające duże znaczenie dla floty amerykańskiej. Wojna między Boliwją i Paragwajem o błotniste i zdawałoby się jałowe tereny w Chaco nabiera szczególnego znaczenia, jeżeli zważyć, że w Chaco, należącem do Boliwji, odkryto naftę i że Standard Oil posiada tam obszerną koncesję, w Paragwaju zaś dominującą rolę odgrywały kapitały angielskie. Podobnie nafta stanowiła jedną z przyczyn konfliktu między Włochami i Jugosławją o Albanję, gdzie istnieją, drobne zresztą, złoża naftowe, opanowane przez Włochy. Wreszcie zagarnięcie

Mandżurji przez Japonję było w silnym stopniu spowodowane atrakcyjnością znajdującej się tam nafty.

Szczególna zażartość walk o naftę, czyniąca z niej niezwykle zapalny czynnik polityki międzynarodowej, wynika z faktu, że złoża nafty są względnie ograniczone i że zostały już całkowicie podzielone pomiędzy kilka potężnych trustów, za których plecami stoją poszczególne mocarstwa. Całkowity brak wolnych terenów naftowych prowadzi z natury rzeczy do ostrych konfliktów o nowy podział tego niezbędnego surowca.

Przez szereg lat niepodzielną władzę w przemyśle naftowym sprawowały Standard Oil, Anglo - Persian i holendersko - angielska Royal Dutch Shell. Rozwój produkcji Rosji i Rumunji nieco tę władzę ograniczyły. Ponad 93% produkcji nafty należy do kilku zaledwie państw, same tylko Stany Zjednoczone na własnem terytorjum wyprodukowały w roku 1933 — 63%, zaś w r. 1934 — 60% ilości światowej.

Tego rodzaju uprzywilejowane skoncentrowanie nafty daje „państwom naftowym" straszliwą broń, zapomocą której mogą w sposób najzupełniej pokojowy unieszkodliwić uzbrojonego od stóp do głów przeciwnika. Wystarczy bowiem, aby porozumiały się one w sprawie zaprzestania dostaw nafty, by sparaliżować siłę militarną tego czy innego państwa, szczególnie, gdy jest ono zupełnie albo prawie zupełnie własnej nafty pozbawione. W takiej właśnie sytuacji znalazłyby się Włochy, w razie realizacji embarga naftowego.

Włochy zaczęły odgrywać poważniejszą rolę na arenie polityki międzynarodowej w czasie, gdy podział złóż naftowych był już dokonany. Zupełnie niedawno kraj ten zapewnił sobie drobny udział w rumuńskiem towarzystwie Prahowa, oraz w powstałym w roku 1931 Mossul Oil Fields Co., ale chwilowo udziały te nie posiadają poważniejszego znaczenia. W Albanji towarzystwa włoskie produkują obecnie stosunkowo nieznaczne ilości ropy. Własna produkcja Włoch w Sycylji pokrywa zaledwie 1% normalnej konsumpcji, rafinerje włoskie dały w roku 1934 niespełna 26% konsumpcji benzyny. Nielepiej przedstawia się sprawa surowców zastępczych. Złoża lignitu mogłyby — według obliczeń włoskich — dawać 100.000 tonn nafty rocznie, ale w tej dziedzinie nic dotąd nie uczyniono. Benzolu, produktu destylacji węgla (którego zresztą Włochy też nie posiadają) produkują 194 gazownie zaledwie 7.800 tonn. Pozostaje jeszcze alkohol, który mięszany z benzyną, daje się użyć do motorów spalinowych. Rząd włoski zdecydował też zwiększyć zasiewy buraków w celu zwiększenia produkcji alkoholu.

Włochy są więc w dziedzinie nafty całkowicie uzależnione od dostawców zagranicznych. Sankcje naftowe musiałyby doprowadzić do zaprzestania wojny lub do klęski. Pozbawiona swej wyższości technicznej armja włoska uległaby przewadze Abisynji. Nie jest więc dziwnem, że Mussolini, który z względnym spokojem reagował na zastosowanie szeregu uciążliwych sankcyj gospodarczych, zagroził, zresztą nieoficjalnie, zaatakowaniem floty angielskiej w wypadku zastosowania sankcyj naftowych.

Zagadnienie, które stoi dziś przed Włochami, jest następujące: czy kraje eksportujące naftę, dla których, jak n. p. dla Rumunji lub Rosji, eksport do Włoch odgrywa poważną rolę w bilansie handlowym i w budżecie, zrezygnują z eksportu. Jasnem jest bowiem, że sankcje naftowe tylko wtedy będą istotnie skuteczne, gdy zastosują je wszystkie kraje, posiadające naftę. Pierwsze miejsce w eksporcie nafty i jej przetworów do Włoch zajmowała w r. 1934 Rumunja: 34,6% importu, Rosja 22%, Persja 12%, Stany Zjednoczone 10%. Kolumbja eksportowała niemal połowę ropy, reszta importu szła z Indyj Holenderskich. Jaki jest stosunek tych krajów do sankcyj? Rosja wyraziła gotowość zastosowania sankcyj pod warunkiem, że to samo uczyni Rumunja. Wzrost spożycia wnętrznego Rosji ułatwia jej w znacznym stopniu obejście się bez eksportu do Włoch, który zresztą stale się zmniejsza. Rumunja jednak postawiła warunek dość trudny do zrealizowania: nafta, której Rumunja nie wywiezie do Włoch, musi być zakupiona przez inne kraje.

Pozostali eksporterzy to Anglja i Stany Zjednoczone. Nafta z Kolumbji pochodzi wyłącznie z koncesji, należącej do Imperial Oil Ltd Co, będącej filją Standard Oil of New Jersey. Import z Persji leży w rękach Anglo Iranian Oil Cy, posiadającego wszystkie złoża południowego Iranu, i wreszcie nafta z Indyj Holenderskich należy do Royal Dutch Shell i do filji Standard Oil'u.

Wniosek stąd prosty: sprawa zastosowania sankcyj naftowych wobec Włoch zależy całkowicie od porozumienia między Anglją i Stanami Zjednoczonemi. Ściślej: wszystko zależy od Stanów Zjednoczonych, gdyż Anglja jest niewątpliwym i pozbawionym zastrzeżeń promotorem polityki sankcyj."

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

OD REDAKCJI. Ponieważ druk sprawozdania z obrad Komisji Międzyministerjalnej dla spraw przemysłu naftowego zajął przeważną część zeszytu, zatem zmuszeni byliśmy cały pozostały materjał redakcyjny oraz oświetlenie sprawy nowelizacji ustawy marcowej — odłożyć do następnego zeszytu.

Rada Związku Polskich Przemysłowców Naftowych. Dnia 7 lutego b. r. odbyło się we Lwowie posiedzenie Rady Związku Polskich Przemysłowców Naftowych. Udział członków Rady w posiedzeniu był bardzo liczny. Zagaił je i przewodniczył obradom Prezes Rady i Zarządu gen. St. hr. Szeptycki. P. dyr. J. Szlemiński złożył w dłuższem przemówieniu szczegółowe sprawozdanie z całokształtu działalności Związku i z jego ostatnich poczynań. Scharakteryzował wszystkie poszczególne etapy działalności i wskazał na motywy, któremi kierowano się przy zajęciu stanowiska w sprawie nowelizacji ustawy z dnia 18 marca 1932 r. Sprawozdanie to przyjęła Rada jednomyślnie do zatwierdzającej wiadomości, wyrażając na wniosek p. Iglera, podziękowanie Zarządowi i jego Prezydjum — za skuteczną i owocną działalność.

Przystąpiono następnie do dyskusji, w której zabierali głos niemal wszyscy obecni członkowie Rady. Poruszono i przedyskutowano wszystkie najważniejsze sprawy, mianowicie: sprawy podatkowe, sprawę kosztów przewozu rur wiertniczych i wszelkich urządzeń oraz materjałów kopalnianych, sprawę drożyzny rur wiertniczych, sprawę nowelizacji ustawy górniczo - naftowej, domagając się jaknajrychlejszej zmiany w tym względzie w sensie ułatwienia prolongat i obniżenia udziałów brutto, sprawę potanienia opału gazowego w Borysławiu i szereg innych.

Rada dokonała jednomyślnie przez aklamację wyboru na prezesa honorowego Związku p. senatora Władysława Długosza, wyrażając mu w gorących słowach uznanie i podziękowanie za jego czynny udział i całą długoletnią działalność w pracach dla dobra kopalnictwa naftowego.

Wybrano również Komisję budżetową i dla sprawy rur wiertniczych oraz Komitet redakcyjny czasopisma „Nafta". Do Komisji budżetowej weszli pp.: H. Axelbrad, M. Longchamps, inż. R. Machnicki, H. Mikuli, J. Schiffer i J. Winiarz. Komisja ta działać będzie pod przewodnictwem p. wiceprezesa H. Mikulego. Do Komisji dla sprawy rur wiertniczych powołano pp.: M. Herza, J. Schmera i W. Zielińskiego.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sprawozdanie Spółdzielni Związku Polskich Przem. Naftowych we Lwowie.

Spółdzielnia powstała w 1920 r. jako zrzeszenie drobnych przemysłowców naftowych. Celem Spółdzielni była pomoc w utrzymaniu rodzimego stanu posiadania w przemyśle naftowym, a głównym środkiem działania pomoc finansowa i zaliczkowanie produkcji ropy.

Kilka nieszczęśliwie udzielonych kredytów i utrata zaliczek danych na zakup ropy (wskutek zaniku produkcji ropy w kopalniach) spowodowała stratę w wysokości ponad 300.000 zł. Wskutek tych strat musiał Zarząd Spółdzielni zastanowić się już w 1926 roku nad jej losem.

Ówczesna Rada Nadzorcza zadecydowała dalsze prowadzenie Spółdzielni w przypuszczeniu, że zyski z interesu komisowego skupu ropy dla „Polminu", umożliwią w ciągu kilkuletniego okresu przynajmniej znaczne zmniejszenie już poniesionych strat, a powolna spłata kredytów zapobiegnie dalszym stratom. Dla umożliwienia prowadzenia Spółdzielni złożył szereg jej członków dobrowolne dopłaty w wysokości około 70.000 zł.

Przewidywania nasze, niestety, nie sprawdziły się. „Polmin", niechcąc przeciwstawiać się naciskowi dużych przedsiębiorstw, tworzących w roku 1927 kartel naftowy, wypowiedział umowę o komisowy skup ropy przez Spółdzielnię. Uczynił to nawet ze szkodą dla siebie, narażając Spółdzielnię na niepowetowane straty oraz przekreślając na długie lata myśl współpracy przedsiębiorstwa państwowego z małemi krajowemi przedsiębiorstwami kopalnianemi.

Fakt ten zmusił Radę Nadzorczą Spółdzielni do odstąpienia od zamiaru dalszego prowadzenia jej. Zadecydowano jednak likwidację pożyczek, nie ujawniając poniesionych faktycznie strat, chcąc tym sposobem umożliwić członkom stopniową spłatę kredytów i uchronić Banki Państwowe, redyskontujące weksle Spółdzielni przed stratą kapitałów.

Krok ten zmniejszył straty Spółdzielni w ciągu siedmiu lat do zł. 212.752.88 (według bilansu likwidacyjnego pr. 30. XI. 1935), oraz umożliwił spłatę przeszło zł. 500.000.— udzielonych kredytów wekslowych i zapewnił ściągalność pozostałej ich reszty.

W tym stanie rzeczy stwierdziła Rada Nad-

zorcza możliwość przeprowadzenia formalnej likwidacji Spółdzielni bez szkody dla wierzycieli i członków. Odbyte w dniu 20 grudnia ub. r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie — uchwaliło ostateczną likwidację i rozwiązanie Spółdzielni. Wykazana strata pokrytą została w części kapitałami własnemi, w części zaś przez odpisanie reszty wierzytelności „Polminu", jako niesłusznej i nienależnej ze względu na wypowiedzenie umowy komisowej, a przytem przedawnionej.

Pozostałą resztę w kwocie zł. 84.838.11 zdecydowała się pokryć dobrowolnie grupa członków Spółdzielni, będących jej założycielami, dążąc do likwidacji prowadzonej przez siebie placówki w sposób solidny, w poczuciu odpowiedzialności za jej działalność, mając przytem pełną świadomość tego, że likwidacja ustawowa musiałaby zadać dotkliwy cios młodej jeszcze polskiej spółdzielczości.

Ogół członków Spółdzielni wezwany jedynie został do zupełnie nieznacznych dobrowolnych wpłat, zamiast statutowej odpowiedzialności.

W bilansie likwidacyjnym na dzień 30 listopada 1935 uwzględnione już zostały straty poniesione wskutek odpisania pretensyj nieściągalnych i ściągalnych tylko częściowo.

Za Radę Nadzorczą
Spółdzielni Związku Polskich Przem. Naftowych
Juljan Winiarz

B I L A N S
Spółdzielni Związku Polskich Przemysłowców Naftowych
na dzień 30 listopada 1935.

Stan czynny		Stan bierny	
Banki	zł. 5.673.02	Kapitał udziałowy	zł. 94.264.—
Efekty	„ 59.373.54	Fundusz rezerwowy	„ 33.650.77
Udziały	„ 7.000.—	Udziały do wypłaty	„ 2.530.—
Weksle	„ 330.930.—	Redyskont weksli	„ 339.900.—
Weksle protestowane	„ 19.100.—	Banki	„ 200.318.36
Dłużnicy	„ 162.329.79	Wierzyciele	„ 126.500.10
Skorowidz naftowy	„ 1.—		
Ruchomości	„ 1.—		
Pawilon „Nafta"	„ 1.—		
Dubiosa	„ 1.—		
S t r a t a	„ 212.752.88		
	zł. 797.163.23		zł. 797.163.23

D y r e k c j a :
Jadwiga Kwiatkowska, Jan Preidl, Władysław Sołowij.

Sytuacja rynkowa w listopadzie 1935 r.

Sprzedaż benzyny przedstawiała się w powyższym miesiącu znacznie gorzej, niż w miesiącu ubiegłym. Sprzedano mniej bezmała 1.000 t. Również listopad tegoroczny był słabszy od listopada zeszłorocznego. Różnica wynosi 50 t na korzyść r. ub. Spożycie benzyny w kraju przedstawia się wybitnie niepokojąco, gdyż w porównaniu z analogicznym okresem 11 miesięcznym ub. r. — sprzedano w r. b. mniej bezmała 2.800 t. Spadek więc w roku bieżącym przewyższył spadek w roku 1934 w stosunku do roku 1933. Okazuje się, że konsumcja benzyny wciąż spada. Motoryzacja kraju, która mogła wpłynąć decydująco na wzrost spożycia benzyny, poszła zdaje się w odwłokę na czas dłuższy. W każdym razie nie jest, jak się zdaje, bliska realizacji.

Również i sprzedaż nafty była w miesiącu sprawozdawczym słabsza w porównaniu z miesiącem poprzednim (różnica około 300 t) i z analogicznym okresem ub. r. (różnica ponad 400 t). Znaczy to, że spożycie nafty uległo pogorszeniu. Sprzedaż nafty przewyższyła w pierwszych 11 miesiącach b. r. sprzedaż zeszłoroczną w tym samym okresie, przeszło o 9%. Należy jednak uwzględnić znaczną obniżkę jej ceny w roku 1934. Również należy wziąć pod uwagę perspektywę dalszej zniżki tej ceny.

W oleju gazowym nastąpiło polepszenie zarówno w stosunku do października b. r., jak i w stosunku do tego samego miesiąca r. ub. W listopadzie b. r. sprzedano w porównaniu z miesiącem poprzednim — przeszło 700 t więcej, w porównaniu z listopadem ub. r. — nieco ponad 40 t więcej. Jednakże w porównaniu z analogicznym okresem 11 miesięcznym, spożycie tego produktu spadło, gdyż sprzedano w roku bieżącym 1.300 t mniej, niż w roku 1934. Spożycie poprawiło się do pewnego stopnia dopiero w ostatnich miesiącach.

Spożycie olejów smarowych spadło w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do miesiąca poprzedniego — o ponad 460 t. W stosunku do tego samego miesiąca ub. r. — wzrosło blisko o 200 t. Również i w roku bieżącym spożycie olejów smarowych w pierwszych 11 miesiącach, było lepsze w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Sprzedano więcej około 1.350 t.

Spożycie parafiny rozwija się pomyślnie. Poziom spożycia za pierwsze 11 miesięcy 1935 r. zrównał się z poziomem tego samego okresu roku 1931. W miesiącu sprawozdawczym sprzedano parafiny ponad 40 t więcej niż w miesiącu poprzednim i ponad 150 t więcej niż w tym samym miesiącu w roku 1934.

Również listopad nie jest dla asfaltu miesiącem sezonowym.

Listopad b. r. był zatem naogół słabszy, również w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego. Powinno panować w tym miesiącu większe ożywienie zwłaszcza w nafcie, ze względu na okres sezonowy. Przypuszczać należy, że osłabienie nastąpiło pod wpływem zniżkowej akcji rządowej w odniesieniu do nafty świetlnej.

Również i sytuacja eksportowa uległa pogorszeniu, albowiem w końcu miesiąca sprawozdawczego nastąpił spadek rynkowych cen rumuńskich. Wywóz rumuński doznał z jednej strony ograniczenia, z drugiej zaś Włochy skierowały swoje zapotrzebowanie na rynki amerykańskie. Ponieważ jednak na tych ostatnich sytuacja znacznie się poprawiła, należy przypuszczać, że wpłynie to korzystnie również na nasz eksport.

Polski przemysł naftowy w listopadzie 1935 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Listopad b. r. był pod względem wydobycia ropnego gorszy od października b. r. Wydobyto w tym miesiącu o 1.958 cystern mniej, jak w miesiącu poprzednim. Również w stosunku do Listopada ub. r. wydobycie ropne było w dotyczącym tegorocznym miesiącu — mniejsze. Nastąpił zatem dalszy spadek produkcji w stosunku do r. ub. Sytuacja pod względem produkcji przedstawia się w miesiącu sprawozdawczym następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t	o	n	n
Jasło	8.534	12	131	3.212
W porówn. z X. 35 r.	— 292	+ 1	+ 53	+ 157
„ z XI. 34 r.	+ 567	+ 4	+ 68	— 832
Drohobycz				
Rej. borysławski[1])	23.189	19	1.284	
W porówn. z X. 35 r.	—1.135	+ 2	— 234	
„ z XI. 34 r.	—1.710	+ 8	— 85	
Inne miejscowości	7.560	4	188	
W porówn. z X. 35 r.	— 439	—	— 167	
„ z XI. 34 r.	— 549	— 1	— 55	
Razem okr. Drohobycz	30.749	23	1.472	11.703
W porówn. z X. 35 r.	—1.574	+ 2	— 402	— 1.616
„ z XI. 34 r.	—2.258	+ 7	— 140	— 135
Stanisławów	2.952	26	16	1.411
W porówn. z X. 35 r.	— 92	+ 2	— 8	+ 283
„ z XI. 34 r.	— 92	— 7	— 32	+ 934
Razem	42.235	61	1.619	16.326
W porówn. z X. 35 r.	—1.958	+ 5	— 357	— 1.175
„ z XI. 34 r.	—1.784	+ 4	— 103	— 34

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w listopadzie b. r. 1.408 t, czyli o 17 t mniej aniżeli w październiku b. r. i o 59 t mniej jak w listopadzie ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	tonn
Okręg Jasielski	284.5
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	1.025.—
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	776.3
Okręg Stanisławowski	98.4

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg.
Rejon borysławski	1.417
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	253
Wszystkie okręgi razem	462

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspedjowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspedjowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg		tonn
Jasło		8.386
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	478
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	326
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])		22.021
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	735
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.864
Inne miejscowości		7.263
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	216
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	444
Razem okr. Drohobycz		29.284
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	951
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	2.308
Stanisławów		2.626
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	239
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	876
Razem		40.296
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	1.668
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	2.858

Nowe wiercenia. W listopadzie b. r. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 10 — w okręgu drohobyckim, 9 — w okręgu stanisławowskim, 3.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Okręg Drohobycki: Inne miejscowości	Okręg Drohobycki: Razem
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	223	80	303
W pompowaniu	55	998	1.053
W łyżkowaniu	176	12	188
Wyłącznie gazowe	123	17	140
Razem w eksploatacji	577	1.108	1.685
W wierceniu	8	21	29
W wierceniu i eksploatacji	14	9	23
W instrumentacji i rekonstrukcji	34	17	51
Razem czynnych	633	1.155	1.788
W montowaniu	1	4	5
Zmontowane a nieuruchomione	3	2	5
Czasowo nieczynne	263	307	570
W likwidacji	4	3	7
Razem	904	1.471	2.375

Treść	Okręg: Drohobycz	Okręg: Jasło	Okręg: Stanisławów	Okręg: Razem
Samopłynące	1	6	10	17
W tłokowaniu	303	31	11	345
W pompowaniu	1.053	1.051	126	2.230
W łyżkowaniu	188	97	100	385

[1]) Bez Mraźnicy II.

Wyłącznie gazowe	140	36	11	187
Razem w eksploatacji	1.685	1.221	258	3.164
W wierceniu	29	47	12	88
W wierceniu i eksploatacji	23	28	8	59
W instrumentacji i rekonstrukcji	51	6	3	60
Razem czynnych	1.788	1.302	281	3.371
W montowaniu	5	—	4	9
Zmontowane a nieuruchomione	5	—	—	5
Czasowo nieczynne	570	132	39	741
W likwidacji	7	8	—	15
Razem	2.375	1.442	324	4.141

Ruch wiertniczy. Odwiercono w listopadzie b. r. ogółem 8.761 m, czyli o 1.351 m mniej, jak w październiku b. r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	metry
Jasło	3.836
Drohobycz	
Rej. borysławski	838
Inne miejscowości	2.500
Razem okr. Drohobycz	3.338
Stanisławów	1.587
Razem	8.761
W porównaniu z tym samym miesiącem ub. r.	+1.175

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	3.045
Drohobycz	
Rej. borysławski	3.713
Inne miejscowości	1.733
Razem okr. Drohobycz	5.446
Stanisławów	965
Razem	9.456

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w listopadzie b. r. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
Jasło	12.172	2.553	244	9.374
Drohobycz				
Rej. borysławski	10.990			
Daszawa i Gelsendorf	13.933			
Inne miejscowości	1.611			
Razem okr. Drohobycz	26.534	7.759	100	18.675
Stanisławów	3.601	2.993	214	394
Razem	42.307	13.305	558	28.443
W porówn. z X. 35 r.	+3.223	— 277	— 5	+ 3.503
„ z XI. 34 r.	+ 762	— 469	— 351	+ 1.581

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m³/min.
Jasło	281.7
Drohobycz	614.2
Stanisławów	83.3

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafinerjach. Rafinerje przerobiły w listopadzie b. r. 40.660 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

	1935 r. X.	1935 r. XI.	1934 r. XI.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	6.797	6.860	6.531
Nafta	12.902	12.059	14.340
Olej gazowy i opałowy	9.172	7.348	7.164
Oleje smarowe	5.734	5.840	6.608
Parafina i świece	2.045	2.147	2.376
Ogólna wytwórczość	40.128	37.115	40.123

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1935 r. X.	1935 r. XI.	1934 r. XI.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	6.232	5.063	5.113
Nafta	15.439	15.146	15.873
Olej gazowy i opałowy	4.292	4.828	4.787
Oleje smarowe	4.179	3.716	3.599
Parafina i świece	909	953	797
Wszystkich produktów razem	34.034	31.620	31.770

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport zagranicę, była następująca:

	1935 r. X.	1935 r. XI.	1934 r. XI.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	3.698	2.153	4.372
Nafta	3.343	3.816	5.065
Olej gazowy i opałowy	5.167	3.728	3.761
Oleje smarowe	846	464	781
Parafina i świece	1.535	1.645	2.120
Wszystkich produktów razem	14.934	12.033	16.244

Zapasy w rafinerjach. Zapasy produktów naftowych w rafinerjach wynosiły:

	1935 r. X.	1935 r. XI.	1934 r. XI.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	15.012	16.974	15.998
Nafta	39.959	33.044	46.113
Olej gazowy i opałowy	8.662	7.447	8.202
Oleje smarowe	65.704	67.430	60.936
Parafina i świece	2.946	2.484	4.464
Wszyst. produktów razem	185.635	180.651	187.534

Zapasy ropy w rafinerjach. Zapasy te wynosiły w końcu listopada b. r. 23.170 t, t. j. więcej o 1.974 t jak w końcu października b. r., i o 4.240 t mniej jak w końcu listopada ub. r.

Zatrudnienie w rafinerjach. Rafinerje zatrudniały w listopadzie b. r. ogółem 3.285 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.194.

Rafinerje czynne. W listopadzie b. r. czynnych było 26 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w listopadzie b. r. 22.747.528 m³, w październiku b. r. 22.660.821 m³, w listopadzie ub. r. 24.245.404 m³.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w listopadzie b. r. 3.272 t, w październiku b. r. 3.295 t, w listopadzie ub. r. 3.403 t.

Ekspedycje. Wyekspedjowano w odnośnym miesiącu:

	1935 r. X.	1935 r. XI.	1934 r. XI.
	t o n n		
Na rynek krajowy	436	401	434
Do innej rafinerji	1.780	1.749	1.943
Na eksport	49	24	23

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu listopada b. r. 324 t, w końcu października b. r. 311 t, w końcu listopada ub. r. 474 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W listopadzie b. r. było w ruchu 25 fabryk, które zatrudniały 328 robotników.

Ceny ropy naftowej.

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg, firmy Vacuum Oil Co — styczeń 1936 r.:

Bitków Stella — Zofja, Urycz	zł. 1.620.—
Humniska	„ 1.647.—
Jaszczew	„ 1.512.—
Kryg — Lipinki	„ 1.309.50
Kryg czarna	„ 1.107.—
Kryg zielona	„ 1.350.—
Krosno parafinowa	„ 1.282.50
Lipinki	„ 1.374.46
Męcina Wielka	„ 1.444.50
Mokre	„ 1.782.—
Potok	„ 1.727.53
Rajskie	„ 1.687.50
Starowsianka	„ 1.728.—
Strzelbice	„ 1.296.—
Toroszówka	„ 1.890.—

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — styczeń 1936 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł. 1.289.—
Bitków Franco — Polonaise	„ 1.366.—
Bitków — Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.490.—
Bitków Standard — Nobel	„ 1.439.—
Bitków Stella — Zofja, Grabownica — Humniska benzynowa	„ 1.663.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.350.—
Grabownica — Humniska parafinowa	„ 1.393.—
Harklowa	„ 1.226.—
Humniska — Brzozów	„ 1.631.—
Iwonicz, Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.259.—
Jaszczew	„ 1.400.—
Klęczany	„ 1.785.—
Kosmacz, Ropianka ad Dukla, Zagórz	„ 1.295.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.214.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.195.—
Kryg czarna	„ 1.107.—
Libusza	„ 1.236.—
Lipie	„ 1.215.—
Lipinki	„ 1.313.—
Łodyna	„ 1.270.—
Majdan Rosulna	„ 1.339.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.391.—
Męcinka parafinowa	„ 1.321.—
Młynki Starawieś	„ 1.782.—
Mokre	„ 1.638.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.324.—
Potok	„ 1.741.—
Rajskie	„ 1.300.—
Roztoki, Starawieś jasna	„ 1.884.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.268.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.123.—
Rymanów	„ 1.211.—
Rypne	„ 1.328.—
Schodnica	„ 1.484.—
Słoboda Rungurska	„ 1.344.—
Starawieś ciemna	„ 1.750.—
Strzelbice	„ 1.169.—
Szymbark	„ 1.329.—
Toroszówka	„ 1.890.—
Turaszówka — Ewa	„ 1.370.—
Turzepole	„ 1.218.—
Urycz	„ 1.529.—
Wańkowa	„ 1.199.—
Załawie	„ 1.754.—
Zmiennica	„ 1.241.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka—Winnica, Bitków Franco—Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard—Nobel, Bitków Stella—Zofja, Borysław, Dobrucowa, Grabownica—Humniska benzynowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska—Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki—Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka—Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Cena gazu ziemnego.

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową, za styczeń b. r. na

4.61 groszy za 1 m³.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kopernika 4, III. p.
Redaktor odpowiedzialny: Józef Szlemiński.
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.